



C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4^e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

Motifs de décision

International Longshore and Warehouse Union,
section locale 500,

requérante,

et

Certispec Services inc.,

employeur.

Dossier du Conseil : 28395-C
Référence neutre : 2012 CCRI 643
Le 14 juin 2012

Le Conseil était composé de M^e William G. McMurray, Vice-président, ainsi que de MM. John Bowman et André Lecavalier, Membres. Des téléconférences de gestion de l'affaire ont eu lieu les 4 et 5 janvier 2011 et le 18 mai 2011. Des audiences ont eu lieu à Vancouver du 25 au 27 mai 2011 et le 9 août 2011.

Ont comparu

M^e Marjorie Brown, procureur pour l'International Longshore and Warehouse Union, section locale 500;

M^e Michael A. Watt, procureur pour Certispec Services inc.

Les présents motifs de décision ont été rédigés par M^e William G. McMurray, Vice-président.

I – Introduction

[1] Le 24 septembre 2010, l'International Longshore and Warehouse Union, section locale 500 (le syndicat), a présenté une demande au Conseil, en vertu du paragraphe 24(1) du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le Code), afin d'être accrédité à titre d'agent négociateur exclusif d'un groupe d'experts maritimes qui travaillent pour Certispec Services inc. (Certispec ou l'employeur) à partir de ses bureaux en Colombie-Britannique. Dans sa demande, le syndicat a indiqué que l'unité de négociation proposée serait composée de trois employés. Le syndicat a indiqué par la suite que les trois experts maritimes en question étaient ceux qui travaillaient pour le Groupe des services techniques de la marine (GSTM) à Certispec.

[2] La réponse de l'employeur à la demande a été présentée le 12 octobre 2010. L'employeur s'est opposé à la demande d'accréditation du syndicat en se fondant principalement sur le fait que l'employeur n'est pas une entreprise fédérale et que ses relations de travail ne relèvent donc pas de la compétence fédérale. Certispec déclare qu'elle a 17 employés à temps plein et 20 employés occasionnels qui assurent la prestation des services offerts par l'employeur. À l'audience, Certispec a soutenu qu'elle avait à son service un total de 60 personnes occupant divers emplois. L'employeur a déclaré que son entreprise offre des services indépendants de levés marins, d'inspection, d'échantillonnage et de tests en laboratoire. L'employeur soutient qu'il ne procède pas au chargement ni au déchargement des navires, et que ses services portent surtout sur l'inspection des biens et des marchandises destinés à l'exportation. Il ajoute que ces services sont liés aux opérations commerciales qui portent sur les biens mêmes et qu'ils ne concernent pas principalement le transport. Bien que les trois experts maritimes visés par l'accréditation proposée par le syndicat accomplissent leurs tâches sur des navires ou à proximité de ceux-ci, l'employeur soutient que ses activités ne touchent que très peu au transport, au sens constitutionnel. L'employeur fait valoir que le travail des trois experts maritimes ne peut pas être dissocié de celui des 60 autres employés à son service.

[3] À titre subsidiaire, et si ses relations du travail relèvent de la compétence fédérale, l'employeur conteste la portée de l'unité de négociation proposée ainsi que son habileté à négocier

collectivement. L'employeur soutient qu'un des membres proposés occupe un poste de direction, et ne peut donc pas être inclus dans l'unité de négociation proposée, puisqu'il n'est pas un employé au sens de l'article 3 du *Code*. L'employeur avance qu'un autre des trois membres devrait être exclu de la portée de l'unité de négociation proposée, parce qu'il n'a pas d'intérêt suffisant et continu dans la relation de travail; il était sur le point de démissionner de ses fonctions au sein de l'entreprise au moment où la demande d'accréditation a été présentée au Conseil. L'employeur soutient également que l'unité de négociation proposée n'est pas habile à négocier collectivement, car deux employés sont insuffisants en nombre pour constituer une unité de négociation collective viable.

[4] Le syndicat a présenté sa réplique le 18 octobre 2010. En ce qui concerne la question constitutionnelle, il a soutenu que le travail des experts maritimes relève de la compétence fédérale, étant donné que leur travail fait partie intégrante de l'entreprise fédérale des transports par eau. De plus, le travail des autres employés de Certispec n'est pas nécessaire ou essentiel au reste des activités de l'employeur, et il n'en fait pas non plus partie intégrante. Par conséquent, il constitue une partie divisible des activités de l'employeur, au sens constitutionnel.

[5] Le syndicat rejette les contestations de l'employeur à l'égard de l'unité de négociation proposée. Le syndicat soutient que les trois experts maritimes sont des « employés » au sens de la définition du terme qui figure dans la loi et qu'ils avaient tous un intérêt suffisant et continu dans la relation de travail au moment où la demande a été présentée au Conseil. Le syndicat avance que l'unité de négociation proposée est viable et donc habile à négocier collectivement en vertu du *Code*. Le 7 janvier 2011, le syndicat a présenté un avis de question constitutionnelle. Le syndicat a formulé la question constitutionnelle de la manière suivante : « Une décision du CCRI selon laquelle l'unité de négociation demandée par la section locale 500 est trop petite pour être viable enfreint-elle l'alinéa 2d) de la *Charte*? » (traduction), c'est-à-dire la partie I de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

[6] Les parties ont toutes deux demandé que le Conseil tienne une audience relativement à la demande d'accréditation. Le Conseil a fixé la première audience au 18 janvier 2011. Après un certain nombre de demandes d'ajournements différentes, l'audience s'est tenue les 25, 26 et 27 mai, ainsi que le 9 août 2011, à Vancouver (Colombie-Britannique).

[7] À l'audience, le Conseil a entendu les témoignages de personnes qui travaillaient ou avaient travaillé en tant qu'experts maritimes pour Certispec ou d'autres employeurs au cours de leur carrière. Le Conseil a donc reçu un enseignement approfondi à l'égard du travail, des tâches et des fonctions des trois experts maritimes visés par l'unité de négociation proposée par le syndicat. Le Conseil comprend maintenant mieux en quoi consiste le travail quotidien de ces experts maritimes.

[8] En l'espèce, la question préliminaire fondamentale, et la raison principale pour laquelle le Conseil a décidé de tenir une audience, est la question de compétence. En vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, qui prévoit un partage des pouvoirs entre les gouvernements fédéral et provinciaux, il est reconnu que les relations du travail relèvent de la compétence provinciale. La compétence fédérale en matière de relations du travail est l'exception à cette règle. Selon l'article 4 du *Code*, le Conseil n'a compétence qu'en matière de relations du travail qui s'appliquent aux employés dans le cadre d'une entreprise fédérale. Selon l'article 2 du *Code*, sont des entreprises fédérales les installations, ouvrages, entreprises ou secteurs d'activité qui relèvent de la compétence législative du Parlement, notamment :

2.a) ceux qui se rapportent à la navigation et aux transports par eau, entre autres à ce qui touche l'exploitation de navires et le transport par navire partout au Canada.

Le syndicat n'a pas fait valoir avec force arguments que Certispec était, en soi, une entreprise fédérale.

[9] La question de savoir si les experts maritimes sont employés dans le cadre d'une entreprise fédérale semble constituer essentiellement une question préliminaire.

[10] D'une part, il est évident que le Conseil et son prédécesseur se sont tous deux prononcés de temps à autre, à titre d'autorité compétente, sur des affaires concernant des experts maritimes. Le Conseil et son prédécesseur ont tous deux rendu des ordonnances accréditant une unité de négociation composée d'experts maritimes. De même, les Conseils ont tous deux rendu des ordonnances de révocation relativement à certaines accréditations. Au moment où le syndicat a présenté la demande d'accréditation dont le Conseil est maintenant saisi, au moins une telle

ordonnance d'accréditation était toujours en vigueur : en 1989, le Conseil canadien des relations du travail (CCRT) a accrédité l'International Longshore and Warehouse Union, section locale 518 (l'ILWU 518), à titre d'agent négociateur d'une unité composée de « tous les employés de SGS Supervision Services Inc. travaillant comme [expert maritime] » (ordonnance n° 5487-U du CCRT, datée du 20 décembre 1989).

[11] D'autre part, il semble que l'audience du Conseil est la première ayant pour objet d'examiner, entre autres, la question de compétence. Ni le Conseil ni son prédécesseur n'a jamais eu l'avantage, auparavant, d'avoir à sa disposition des éléments de preuve semblables à ceux qui ont été présentés au banc du Conseil à Vancouver, en Colombie-Britannique, et qui concernaient les détails du travail que les experts maritimes accomplissent réellement. Il faut se reporter, par conséquent, à deux décisions qui traitent, directement ou indirectement, du travail des experts maritimes ou de leurs employeurs, à savoir la décision du CCRT de 1992, qui met en cause Services de surveillance SGS Inc. (SGS), et celle du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) de 2001, qui concerne IMS Marine Surveyors Ltd. (IMS).

[12] En 1991, la section locale ILWU 518 a présenté une nouvelle demande au CCRT afin d'être accrédité à titre d'agent négociateur d'une plus large unité de négociation d'employés du même employeur, à savoir SGS. Le syndicat n'a pas cherché à inclure dans cette nouvelle unité les experts maritimes au service de SGS. En 1992, après trois jours d'audience, le CCRT a rendu une décision dans laquelle il a conclu que les activités globales de SGS ne relevaient pas de la compétence fédérale :

Compte tenu de tout ce qui précède dans le contexte des critères établis dans *Northern Telecom*, il nous est difficile d'imaginer comment les activités de SGS peuvent être tenues pour un élément vital, essentiel ou fondamental d'une entreprise fédérale principale quelconque du secteur du transport maritime et de la navigation.

(*Services de surveillance SGS Inc.* (1992), 87 di 127 (CCRT n° 923; page 137) (*Services de surveillance SGS*); souligné dans l'original)

Bien que le CCRT ait tenu une audience dans cette affaire, la portée de l'unité de négociation proposée en question était telle que le Conseil n'a pas eu à se pencher sur les tâches et les fonctions

des experts maritimes. Dans l'avant-dernier paragraphe de cette décision, le CCRT a toutefois fait allusion à une question de compétence en ce qui concerne les experts maritimes. Le CCRT s'est exprimé ainsi :

Si, dans les circonstances actuelles, une unité de négociation distincte des employés affectés aux fonctions d'experts maritimes de SGS n'était plus justifiée ou s'il est désormais clair que ces fonctions sont effectivement de compétence provinciale, les parties pourraient s'adresser de nouveau au Conseil, dans l'éventualité où elles seraient incapables de s'entendre sur la façon de s'accommoder de la situation.

(page 138)

[13] En 1999, l'ILWU 518 a présenté une demande d'accréditation à titre d'agent négociateur d'une unité d'experts maritimes au service d'IMS. L'employeur s'est opposé à l'accréditation, mais de toute évidence, il n'a pas remis en question la compétence du Conseil à l'égard des experts maritimes. Le Conseil a ordonné la tenue d'un scrutin de représentation pour déterminer le niveau d'appui accordé à la demande d'accréditation. Le Conseil a rendu sa décision sans tenir d'audience. Dans cette affaire, le Conseil n'était donc pas tenu de se pencher sur le partage constitutionnel des pouvoirs (*IMS Marine Surveyors Ltd.*, 2001 CCRI 135).

[14] C'est pour ces motifs que le Conseil estime que la question constitutionnelle est essentiellement une question préliminaire.

II – Questions en litige

[15] À l'issue de l'audience, les questions suivantes restaient en litige :

1 – Les experts maritimes membres de l'unité de négociation proposée sont-ils des employés d'une entreprise dont les installations, ouvrages ou secteurs d'activité se rapportent à la navigation et aux transports par eau?

2 – Dans l'affirmative, le travail des experts maritimes membres de l'unité de négociation proposée est-il divisible ou dissociable du reste du travail accompli par les autres employés de Certispec?

[16] Si le Conseil conclut qu'il a compétence sur les relations du travail des experts maritimes en question, il devra alors se prononcer sur les contestations de l'employeur en ce qui concerne la portée et l'habileté à négocier collectivement de l'unité de négociation. Les questions sont les suivantes :

3 – Le capitaine A. R. est-il inclus dans « les personnes occupant un poste de direction », au sens de la définition d'« employé » énoncée à l'article 3 du *Code*?

4 – M. M. H. P., qui est un employé, a-t-il un intérêt suffisant et continu dans la relation de travail et, par extension, dans l'unité de négociation proposée?

5 – L'unité de négociation proposée est-elle viable?

III – Décisions

[17] À la lumière de toutes les observations versées au dossier et de tous les éléments de preuve et arguments présentés à l'audience, le Conseil est arrivé aux conclusions et décisions suivantes :

1 – Le travail accompli par les trois experts maritimes visés par la demande d'accréditation n'est pas vital ou essentiel à l'exploitation de navires et aux transports par eau, et il n'en fait pas non plus partie intégrante;

2 – Les trois experts maritimes en cause ne sont pas, par conséquent, employés dans le cadre d'une entreprise fédérale;

3 – Le Conseil n'a donc pas compétence, en vertu du *Code*, pour statuer sur la demande d'accréditation du syndicat;

4 – Le Conseil n'a pas compétence, en vertu du *Code*, pour statuer sur les diverses contestations relatives à la portée et à l'habileté à négocier collectivement de l'unité de négociation proposée;

5 – La question constitutionnelle soulevée par le syndicat est théorique.

[18] Dans ces circonstances, le Conseil doit rejeter la demande d'accréditation du syndicat pour motif d'absence de compétence. Le Conseil a communiqué ces décisions aux parties dans *Certispec Services inc.*, 2011 CCRI LD 2699, rendue le 22 décembre 2011. Les motifs de ces décisions sont exposés dans la suite de la présente décision.

IV – Examen du droit applicable

[19] Dans un cas comme celui-ci, il faut nécessairement entreprendre l'examen du droit applicable en soulignant que, depuis 1925, les relations de travail au Canada relèvent principalement de la compétence provinciale.

A – Droit législatif pertinent

[20] Les dispositions législatives applicables à la question de compétence constitutionnelle que le Conseil doit trancher relativement à la présente demande d'accréditation sont énoncées aux articles 2 et 4 du *Code*, ainsi qu'aux paragraphes 91(10) et 91(29) et à l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867* (anciennement l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*).

[21] Comme l'a déclaré le juge Dickson dans *Northern Telecom c. Travailleurs en communication*, [1980] 1 R.C.S. 115 (*Northern Telecom*, 1980) :

Les articles 108 [maintenant l'article 4] et 2 du *Code canadien du travail*, lus en regard des art. 91 et 92 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, révèlent la nature essentiellement constitutionnelle de la question de compétence soulevée en l'espèce.

(page 129)

1 – Le *Code canadien du travail*

[22] L'alinéa 2a) et l'article 4 du *Code* énoncent la portée de la compétence du Conseil relativement à la présente demande d'accréditation. Ces deux dispositions font référence à des employés exerçant leurs fonctions « dans le cadre » d'une entreprise fédérale.

[23] L'article 4 du *Code* précise que la partie I du *Code* s'applique aux employés dans le cadre d'une entreprise fédérale :

4. La présente partie s'applique aux employés dans le cadre d'une entreprise fédérale et à leurs syndicats, ainsi qu'à leurs employeurs et aux organisations patronales regroupant ceux-ci.

[24] L'article 2 du *Code* définit les entreprises fédérales et fait mention, à l'alinéa 2a), des entreprises qui se rapportent à la navigation et aux transports par eau :

2. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.

« entreprises fédérales » Les installations, ouvrages, entreprises ou secteurs d'activité qui relèvent de la compétence législative du Parlement, notamment :

a) ceux qui se rapportent à la navigation et aux transports par eau, entre autres à ce qui touche l'exploitation de navires et le transport par navire partout au Canada.

2 – La Loi constitutionnelle de 1867

[25] Les articles 2 et 4 du *Code* dérivent ou tirent leur origine du paragraphe 91(10) et de l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. La compétence législative fédérale sur « la navigation et les bâtiments ou navires (*shipping*) » est établie au paragraphe 91(10) :

91. Il sera loisible à la Reine, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes, de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par la présente loi exclusivement assignés aux législatures des provinces; mais, pour plus de garantie, sans toutefois restreindre la généralité des termes ci-haut employés dans le présent article, il est par la présente déclaré que (nonobstant toute disposition contraire énoncée dans la présente loi) l'autorité législative exclusive du parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

...

10. La navigation et les bâtiments ou navires (*shipping*).

La compétence fédérale sur le transport maritime interprovincial ou international des marchandises est établie à l'alinéa 92(10)a), qui doit être interprété en fonction du paragraphe 91(29) :

92. Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

...

10. les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux qui sont énumérés dans les catégories suivantes : –

a) Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province.

L'article 91 énonce la portée de la compétence législative fédérale, notamment au paragraphe 91(29) :

91.29. Les catégories de sujets expressément exceptés dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par la présente loi aux législatures des provinces.

B – Jurisprudence importante

1 – Tribunaux

a – La compétence fédérale constitue l'exception

[26] Les relations de travail relèvent parfois de la compétence fédérale, mais c'est l'exception, et non la règle.

[27] En 1925, le Comité judiciaire du Conseil privé a conclu que les relations de travail étaient incluses dans la catégorie « la propriété et les droits civils dans la province », soit l'une des matières sur lesquelles les provinces détiennent l'autorité législative exclusive, selon l'énumération de l'article 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Les relations de travail « étaient directement liées aux droits civils des employeurs et des employés dans la province » (traduction). En rendant cette décision, le Comité judiciaire a rejeté l'idée que la compétence fédérale en matière de relations de travail dans l'ensemble du Canada puisse être établie parce que les relations de travail ressortiraient à l'une des catégories de sujets énumérées à l'article 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, par exemple la réglementation du trafic et du commerce, ou la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada (voir *Toronto Electric Commissioners v. Snider et al.*, [1925] 2 D.L.R. 5 (C.P.) (*Snider*)).

[28] Il a été conclu dans *Snider* que la *Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends au travail* – une loi sur les relations de travail d'application générale dans l'ensemble du Canada, édictée par le Parlement du Dominion en 1907 – excédait la compétence du Parlement du Dominion, car elle interférerait avec le pouvoir des provinces d'adopter des lois en matière de propriété et de droits civils – droit qui fait maintenant l'objet du paragraphe 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

[29] Le Parlement du Dominion a par la suite modifié cette loi, précisant qu'elle ne s'appliquait qu'aux relations de travail entre employeurs et employés dans le cas de différends se rattachant « à l'emploi dans des travaux, entreprises ou affaires, ou y ayant trait, qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada ». Cette notion – celle d'emploi dans des travaux, entreprises ou affaires, ou y ayant trait, qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada – est demeurée présente dans toutes les versions ultérieures de la loi fédérale en matière de relations industrielles. Elle est aujourd'hui énoncée [en ces termes : « dans le cadre d'une entreprise fédérale »] à l'article 4 du *Code* actuellement en vigueur. La compétence fédérale en matière de relations de travail existe, mais seulement lorsque les employés visés sont des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale.

[30] Bien entendu, pour rendre une décision relativement à la présente demande d'accréditation ou, plus précisément, à l'objection soulevée par l'employeur eu égard à la compétence du Conseil, ce dernier doit d'abord établir si les experts maritimes de l'unité de négociation proposée sont employés dans le cadre d'une entreprise fédérale. Autrement dit, la présente affaire est tributaire de l'interprétation et de l'application de l'article 4 du *Code*.

[31] Le caractère essentiel, bien qu'exceptionnel, de la compétence fédérale en matière de relations de travail a été réaffirmé par les tribunaux à maintes reprises. En 1979, dans *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum et autres*, [1979] 1 R.C.S. 754 (*Construction Montcalm*), qui cite *Snider*, la Cour suprême du Canada s'est exprimée ainsi :

... les relations de travail comme telles et les termes d'un contrat de travail ne relèvent pas de la compétence du Parlement. ... Cependant, par dérogation à ce principe, le Parlement peut faire valoir une compétence exclusive dans ces domaines s'il est établi que cette compétence est partie intégrante de sa compétence principale sur un autre sujet...

(page 768)

[32] En 2009, la Cour suprême du Canada a déclaré, dans *Consolidated Fastfrate* : « [c]e n'est que dans la mesure où les travaux ou entreprises sont qualifiés de fédéraux que la compétence provinciale est écartée ». (*Consolidated Fastfrate Inc. c. Western Canada Council of Teamsters*, 2009 CSC 53; [2009] 3 R.C.S. 407 (*Consolidate Fastfrate*) au paragraphe 27).

[33] Par ailleurs, l'extrait suivant est tiré de l'arrêt *NIL/TU, O*, rendu en 2010 par la Cour suprême du Canada : « depuis l'arrêt [*Snider*], les tribunaux canadiens ont reconnu que les relations de travail relèveraient de la compétence provinciale et que la compétence du gouvernement fédéral à l'égard des relations de travail est l'exception » (voir *NIL/TU, O Child and Family Services Society c. B.C. Government and Service Employees' Union*, 2010 CSC 45; [2010] 2 R.C.S. 696 (*NIL/TU, O*) au paragraphe 11).

[34] Un sens étroit a toujours été donné à cette exception (*Consolidated Fastfrate* au paragraphe 27; *NIL/TU, O* aux paragraphes 11 et 51).

b – La compétence fédérale sur les travaux et entreprises autrement de nature locale

[35] Il est établi dans la jurisprudence qu'une personne peut être employée dans le cadre d'une entreprise fédérale, au sens de l'article 4 du *Code*, même si cette personne est employée dans le cadre d'un travail ou d'une entreprise dont la nature serait autrement considérée de nature locale, dans une province. Autrement dit, dans certaines situations, un groupe d'employés peut ne pas être directement employé dans le cadre d'une entreprise fédérale, mais être néanmoins assujéti à la compétence fédérale en raison de la nature du travail qu'il exécute dans le contexte d'entreprises ou d'ouvrages fédéraux principaux.

[36] Il y a essentiellement deux raisons pour lesquelles il pourrait être considéré que les relations de travail des employés de l'unité de négociation proposée relèvent de la compétence fédérale : cela sera le cas si leur employeur, Certispec, constitue en lui-même une entreprise fédérale ou, dans le cas contraire, si le travail qu'ils exécutent en tant qu'experts maritimes du GSTM, pour Certispec, fait partie intégrante d'une autre entreprise principale de compétence fédérale. Dans *Central Western Railway*, la Cour suprême du Canada s'est penchée sur la question de la compétence constitutionnelle dans une affaire concernant les relations de travail des employés d'une compagnie de chemin de fer exploitant un réseau de 105 milles de long, entièrement situé dans les frontières d'une province. Il était donc présumé que le travail ou l'entreprise en cause était de nature locale. La Cour suprême a déclaré ce qui suit :

Il y a deux façons dont Central Western peut être considérée comme relevant de la compétence fédérale et, partant, du *Code canadien du travail*. Premièrement, on peut considérer qu'il s'agit d'un chemin de fer interprovincial qui tombe en conséquence dans le champ d'application de l'al. 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867* à titre d'ouvrage ou d'entreprise de compétence fédérale. Deuxièmement, si l'on peut à bon droit voir l'appelante comme faisant partie intégrante d'un ouvrage ou d'une entreprise à caractère fédéral qui existe déjà, elle relève de la compétence fédérale suivant l'al. 92(10)a). Par souci de clarté, je tiens à préciser que ces deux approches, en dépit de leur connexité, sont distinctes l'une de l'autre. Dans le premier cas, il s'agit surtout de déterminer si le chemin de fer constitue en **lui-même** un ouvrage ou une entreprise de compétence fédérale. Dans le second cas, cependant, la compétence tient à une conclusion que la réglementation de la matière en question fait partie intégrante d'une entreprise fédérale principale.

(*Travailleurs unis des transports c. Central Western Railway Corp.*, [1990] 3 R.C.S. 1112 (*Central Western Railway*); pages 1124-1125; souligné dans l'original)

[37] Dans la présente affaire, le syndicat ne soutient pas que Certispec est en elle-même une entreprise fédérale. Le syndicat avance cependant que le Conseil n'a pas besoin de tirer de conclusion de ce genre relativement aux activités de Certispec en tant que telles. En outre, le syndicat ne soutient pas que le GSTM, une division de Certispec, est en tant que tel et à lui seul une entreprise fédérale. Le syndicat soutient plutôt que le travail exécuté par les experts maritimes du GSTM fait partie intégrante d'une entreprise fédérale principale, lié à l'exploitation de navires et aux transports par eau. Autrement dit, le syndicat soutient que le travail des experts maritimes visés par la demande fait partie intégrante des activités de navigation et de transport par eau, y compris à ce qui touche l'exploitation de navires et le transport par navire, au sens de l'alinéa 2a) et de l'article 4 du *Code*.

[38] Dans le second cas, soit l'application de l'article 4 du *Code* à des employés qui seraient autrement considérés comme affectés à des travaux ou à des entreprises d'une nature locale, la compétence fédérale a fait l'objet d'une série de décisions relatives au travail exécuté par des débardeurs, par des chauffeurs de camion participant à la livraison du courrier à l'échelle locale, et par les employés du service d'installation de Northern Telecom limitée (Northern Telecom). Dans chacun de ces cas, la Cour suprême du Canada a conclu que les employés en cause étaient assujettis au *Code*, malgré le fait qu'ils n'étaient pas directement employés par l'entreprise fédérale qui avait retenu leurs services et qui dépendait de leur travail.

[39] Dans *Reference re : Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] S.C.R. 529 (renvoi *Stevedoring*), la Cour suprême du Canada a confirmé que le législateur fédéral a compétence

sur les relations de travail des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale. Cette compétence s'étendait aux travaux et entreprises qui étaient autrement de nature locale, lorsque le travail exécuté était nécessaire à une entreprise fédérale principale ou qu'il en faisait partie intégrante. La Cour a également conclu que le débardage relevait de la compétence fédérale exclusive en matière de navigation et de bâtiments ou navires (*shipping*), laquelle est conférée au Parlement du Canada en vertu du paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. La Cour a jugé que les mots « qui relèvent de... ou relativement à » [aujourd'hui devenus « dans le cadre de » dans la version du *Code* actuellement en vigueur] ne s'appliquaient qu'aux travaux faisant partie intégrante des activités d'une entreprise fédérale de l'une ou l'autre des catégories énumérées, ou y étant nécessairement accessoires, par exemple la navigation et les bâtiments ou navires (*shipping*) (renvoi *Stevedoring*, pages 564 et 566). Le libellé de la loi ne s'appliquait donc pas aux personnes qui « fournissent seulement des services occasionnellement » (traduction) dans le cadre d'une entreprise fédérale (page 556). Cependant, dans ses motifs de décision sur le renvoi, la Cour suprême a mentionné à plusieurs reprises le chargement et le déchargement des navires, une activité qu'elle a qualifiée de :

- composante essentielle du transport maritime de marchandises (pages 541, 572 et 591);
- partie intégrante du transport maritime (page 584);
- l'une des activités qui sont essentielles au transport maritime de marchandises (pages 537 et 578).

(traduction)

[40] La Cour suprême a conclu que le chargement et le déchargement d'un navire constituent du débardage lorsqu'ils sont exécutés par des personnes qui ne sont pas membres de l'équipage (renvoi *Stevedoring*; page 591). Elle a expliqué que le transport maritime de marchandises dans des navires est une activité qui « dépend totalement » (traduction) des services des débardeurs (renvoi *Stevedoring*; page 543).

[41] *Central Western Railway* résume ainsi le renvoi *Stevedoring* :

Notre Cour a jugé que le gouvernement fédéral avait compétence pour adopter la disposition législative [en matière de relations du travail] en cause. Par une majorité de huit contre un, elle a conclu que les opérations de manutention constituaient une partie intégrante ou essentielle du transport interprovincial ou international de marchandises par navire. Le lien opérationnel entre l'entreprise fédérale et les débardeurs ainsi que leur intégration opérationnelle étaient complets; les débardeurs représentaient un

« maillon [essentiel] de la chaîne » de l'entreprise fédérale. Sans les services des débardeurs, l'exploitation efficace de celle-ci aurait été impossible. La compétence fédérale semble avoir été fondée dans cette affaire sur la conclusion que l'entreprise fédérale principale dépendait dans une grande mesure des travailleurs en question.

(page 1137)

[42] La décision *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al.* (1983), 51 N.R. 182 (C.A.F., n° A-799-81) (*Cargill Grain*), rendue en 1983 par la Cour d'appel fédérale, a réduit la portée des mots « partie intégrante ou essentielle » qui s'appliquent au travail exécuté, selon le renvoi *Stevedoring* – du moins en ce qui concerne le travail exécuté sur le site ou à proximité d'un port. La Cour d'appel fédérale a conclu que les employés responsables du fonctionnement et de l'entretien des silos à grain au port de Québec n'étaient pas employés dans le cadre d'une entreprise fédérale :

[12] Les employés de la requérante dont il s'agit ici ne déchargent pas les navires : ce sont des membres de l'équipage du navire qui effectuent ce travail. Les employés de la requérante font fonctionner et entretiennent des appareils qui transportent les grains dans les silos (après qu'ils ont été déchargés et amenés jusqu'aux installations de la requérante) et qui les acheminent ensuite jusqu'aux camions des clients de la requérante. Lorsque ces employés exécutent ce travail, le transport maritime a pris fin puisque la marchandise est rendue à destination et est en la possession de son destinataire. À cause de cela, le travail de ces employés ne me paraît pas être relié au transport, mais, plutôt, au commerce de grain que la requérante exploite à Québec.

[13] Il est bien vrai que la majorité des juges de la Cour suprême du Canada ont exprimé l'opinion, dans l'affaire *Eastern Canada Stevedoring*, [1955] R.C.S. 529, que le Parlement fédéral avait la compétence législative de régir les relations de travail des employés d'une entreprise de débardage qui, travaillant pour des transporteurs maritimes, chargeaient et déchargeaient des navires, manutentionnaient et entreposaient les marchandises après qu'elles avaient été reçues des expéditeurs jusqu'au moment du chargement et depuis le déchargement jusqu'au moment de la livraison au destinataire. Mais, en ce cas-là, tout ce travail était effectué pour le compte des transporteurs maritimes avant la fin du transport. Il pouvait donc être considéré comme un accessoire nécessaire du transport maritime. L'opinion donnée par la Cour suprême dans l'affaire *Eastern Canada Stevedoring* ne me paraît avoir aucune application en l'espèce.

(*Cargill Grain*; souligné dans l'original)

[43] En ce qui touche la portée de la compétence fédérale, qui est l'exception pour ce qui est des relations de travail, la Cour d'appel fédérale a en effet conclu que la manutention de marchandises sur le quai d'un port, à la suite du déchargement de ces marchandises d'un navire exécutant des activités de transport maritime international, ne constitue pas forcément du débardage. Il en découle que le travail exécuté par les employés de Cargill sur le quai du port n'était pas essentiel à une entreprise fédérale et n'en faisait pas partie intégrante. Le juge Hugessen s'est exprimé ainsi :

[36] ... Dans certains cas, comme incident à cette opération principale, il peut comprendre également la manutention et l'entreposage sur le quai des marchandises ainsi chargées ou déchargées. Cela, toutefois, ne veut sûrement pas dire que toute opération de manutention ou d'entreposage sur le quai est nécessairement du débardage, surtout quand de telles opérations sont exécutées comme incidents à d'autres activités qui n'ont rien à voir avec le chargement ou déchargement des navires.

[37] ... Les employés de la requérante qui voient à la manutention et à l'entreposage du grain sur le quai ne font que recevoir la marchandise déjà déchargée. Et même cette partie de leur travail ne représente qu'une infime proportion de leur temps...

[44] Ce qu'il faut retenir de *Cargill Grain*, en l'espèce, c'est qu'un travail ne relève pas forcément de la compétence fédérale en raison du simple fait qu'il est exécuté dans un port et qu'il est lié à des marchandises ou à des cargaisons qui ont été transportées par un navire participant à des activités de commerce international.

[45] En 1975, dans *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada et autre*, [1975] 1 R.C.S. 178 (*Union des facteurs*), la Cour suprême du Canada a conclu que des chauffeurs de camion, affectés à un travail ou à une entreprise d'une nature locale, étaient employés dans le cadre des activités du ministère des Postes (tel qu'il s'appelait alors), une entreprise fédérale au sens du paragraphe 91(5) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. La Cour suprême a souligné que leur employeur, exerçant des activités de transport de marchandises par camion, détenait un certain nombre de contrats avec les postes canadiennes pour la distribution et la levée du courrier, et que les services fournis au ministère des Postes représentaient 90 % du travail de l'entreprise. Les relations de travail des employés, dont le travail était autrement de nature locale, étaient donc visées par l'exception relative à la compétence fédérale, établie dans le renvoi *Stevedoring*.

[46] Dans *Northern Telecom Canada Limitée et autre c. Syndicat des travailleurs en communication du Canada et autre*, [1983] 1 R.C.S. 733 (*Northern Telecom*, 1983), la Cour suprême du Canada a conclu que le service de l'installation de Northern Telecom – qui, en soi, exécutait autrement des travaux d'une nature locale – constituait une partie intégrante ou vitale de Bell Canada, une entreprise fédérale du domaine de la téléphonie et des télécommunications. Le travail d'installation effectué pour Bell Canada comptait pour 80 % du travail des installateurs de Telecom Canada. Bell Canada achetait 90 % de son matériel de commutation et de transmission de Telecom Canada, et

95 % de tout le matériel de ce genre acheté par Bell Canada était installé par Telecom Canada. Les relations de travail des employés de Northern Telecom exerçant des fonctions d'installateurs relevaient donc de la compétence fédérale. Les autres employés de Northern Telecom (affectés à d'autres tâches que l'installation) demeuraient quant à eux assujettis à la compétence provinciale. La Cour suprême du Canada a conclu avec une certaine hésitation que les installateurs étaient assujettis à la compétence fédérale. Dans les motifs de la majorité, le juge Estey a affirmé être arrivé à sa conclusion avec « beaucoup d'hésitations » (page 767). Dans ses motifs concordants, le juge Dickson s'est exprimé ainsi : « Bien que j'estime que le cas présent est très près de la ligne de démarcation entre les compétences fédérale et provinciale, je suis convaincu que les installateurs relèvent de la compétence fédérale » (page 775).

c – Le critère fonctionnel

[47] Dans *Northern Telecom*, 1980, le juge Dickson de la Cour suprême du Canada a défini un critère pour établir si des employés affectés à un travail autrement de nature locale sont employés dans le cadre d'une entreprise fédérale. Ce critère consiste à se demander, d'abord, s'il existe une entreprise fédérale principale et, le cas échéant, à en étudier la portée. Il faut ensuite étudier « l'exploitation accessoire concernée » (dans la présente affaire, le travail exécuté par le GSTM), afin de déterminer les activités normales et habituelles de l'exploitation accessoire en tant qu'entreprise active. Finalement, il faut examiner le lien pratique et fonctionnel entre les deux (*Northern Telecom*, 1980). Ce lien physique et opérationnel a été décrit de différentes façons dans la jurisprudence, à savoir comme une partie vitale, essentielle ou fondamentale du travail. Conformément à *Central Western Railway*, le caractère vital, essentiel ou fondamental du travail est notamment tributaire de la dépendance, le cas échéant, de l'entreprise fédérale principale à l'égard des activités en cause. Dans *Northern Telecom*, 1983, le juge Dickson a dit du troisième facteur qu'il était « certainement le plus important » pour savoir qui, du Parlement fédéral ou de la législature provinciale, a la compétence constitutionnelle (page 772). Il convient également de souligner que la volonté de la Cour suprême du Canada n'était pas que l'application du critère soit coulée dans le béton. Dans l'arrêt *Central Western Railway*, rendu en 1990, le juge Dickson (qui avait défini le critère en 1979) a déclaré :

Les principes énoncés dans l'arrêt *Northern Telecom n° 1* ne sont pas censés être appliqués d'une manière stricte ou rigide; le critère devrait au contraire être souple et tenir compte des faits de chaque espèce.

(pages 1139-1140)

[48] En novembre 2010, la Cour suprême du Canada a réaffirmé que le critère applicable peut être décrit succinctement comme un « critère fonctionnel » nécessitant un examen de la nature, des activités habituelles et du fonctionnement courant de l'entité en cause, pour déterminer si elle constitue une entreprise fédérale (*NIL/TU,O*).

[49] Plusieurs facteurs communs se dégagent donc des faits constitutionnels pertinents qui sous-tendent la décision *Stevedoring*, rendue sur renvoi, ainsi que les arrêts *Union des facteurs*, *Northern Telecom*, 1980, et *Northern Telecom*, 1983. Ces facteurs communs ont amené la Cour à conclure que l'existence d'un lien pratique et fonctionnel entre les activités d'une entreprise fédérale principale et le travail exécuté par une exploitation accessoire suffit à établir la compétence fédérale. Les facteurs communs caractérisant l'exploitation accessoire sont divers et comprennent les suivants : le travail est exécuté pour le compte ou à la demande d'un client particulier, qui exploite une entreprise fédérale principale; le travail est entièrement ou presque entièrement exécuté pour un seul client; le travail est assujéti à un contrat à durée déterminée; le travail exécuté est assujéti à une supervision ou à un contrôle par les employés de l'entreprise fédérale principale; le travail a déjà été exécuté par les employés de l'entreprise fédérale principale, ou lesdits employés seraient capables d'exécuter le travail assigné à l'exploitation accessoire. Ce ne sont là que des exemples des facteurs ou éléments définitoires du lien pratique et fonctionnel qui doit exister. Il est évident que ces facteurs ou éléments n'étaient pas tous présents dans chacune des quatre affaires susmentionnées, et il n'est pas nécessaire qu'ils soient tous présents. Nous n'affirmons pas que tous les facteurs communs doivent être présents pour conclure qu'il y a compétence fédérale. Il est cependant évident que plus il y a de facteurs communs, plus il sera facile de conclure que le travail normal et habituel de l'exploitation accessoire est vital ou essentiel à une entreprise fédérale principale, ou qu'il en fait partie intégrante.

[50] La demande d'accréditation dont est saisi le Conseil concerne trois employés de Certispec qui travaillent comme experts maritimes au sein du GSTM. Le syndicat requérant affirme que ces

experts maritimes sont assujettis au *Code*, et l'employeur soutient que ce n'est pas le cas. Autrement dit, et au regard de l'article 4 du *Code*, soit ce sont des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale, soit ce n'en sont pas.

2 – Décisions des tribunaux

[51] Le Conseil, son prédécesseur ainsi que d'autres commissions des relations de travail se sont également prononcés sur la question de savoir si le travail normal et habituel des employés de certaines entreprises autrement de nature locale était ou n'était pas vital ou essentiel à une entreprise fédérale principale. Les décisions résumées ci-dessous n'ont pas été modifiées lorsqu'elles ont fait l'objet de contrôles judiciaires par les cours. Plusieurs de ces décisions concernent du travail fait dans un port ou à proximité d'un port.

[52] Il a été conclu que les fournisseurs de navires d'un port n'étaient pas des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale. En 1974, la Commission des relations de travail de l'Ontario (CROTO) a conclu qu'elle avait compétence sur les employés d'un « fournisseur de navires » (traduction) dont le travail consistait exclusivement à fournir aux navires du port de Thunder Bay des provisions (viandes, légumes, matériel, câbles, etc.) nécessaires à l'exploitation courante des navires et au travail de leurs équipages. Les provisions étaient fournies suivant les besoins, 24 heures sur 24, à partir de l'entrepôt du fournisseur situé à Thunder Bay. Environ 95 % de l'ensemble des services relatifs aux navires fournis par l'intimée étaient liés au transport maritime international, et l'intimée fournissait ses services à environ 75 % des navires passant par la région de Thunder Bay. La CROTO a conclu qu'elle avait compétence pour instruire une demande d'accréditation visant les employés de l'intimée, car la prestation de services de « fournisseur de navires » (traduction), tels que ceux fournis par l'intimée, ne constituaient pas une partie intégrante ou nécessairement accessoire de l'entreprise fédérale se rapportant à « la navigation et les bâtiments ou navires (*shipping*) ». La CROTO a qualifié les services de fournisseur de navires, du point de vue de l'entreprise fédérale principale, de service « utilitaire » (traduction) (voir *North Shore Supply Co. Ltd.*, [1974] OLRB Rep. July 446).

[53] Il a en outre été jugé que les services offerts par les bateaux-taxis – qui permettent à des personnes de faire des allées et venues entre un port et des navires ancrés à l'extérieur de celui-ci en attendant de pouvoir y entrer – n'étaient ni vitaux ni essentiels aux entreprises fédérales de transport par eau. En 1980, la Commission des relations de travail de la Colombie-Britannique (CRTCB) s'est penchée, dans *Tymac Launch Service Ltd.*, [1980] 3 Can LRBR 552 (B.C.) (*Tymac*), sur le cas d'une entreprise qui exploitait un service de vedettes au port de Vancouver. Cette entreprise exploitait une flotte de neuf bateaux-taxis qui assuraient le déplacement de personnes entre le port et des navires au mouillage qui attendaient de pouvoir y entrer. Bien que ces bateaux-taxis aient occasionnellement transporté des marchandises, 95 % de leurs déplacements servaient à transporter des personnes. Les bateaux-taxis transportaient tout aussi bien des membres de l'équipage des navires ou des pilotes que des agents des douanes ou des représentants des ministères fédéraux de l'Immigration, de l'Agriculture ou des Transports, qui devaient monter à bord des navires à l'arrivée de ceux-ci. Il ne faisait aucun doute que les navires au mouillage participaient au transport maritime international de marchandises. La CRTCB a estimé que les services des bateaux-taxis étaient simplement « liés » (traduction) aux entreprises fédérales de transport par eau. Ces services n'ont pas été considérés comme essentiels ou vitaux au transport maritime et, par conséquent, la province conservait la compétence sur les relations de travail des personnes employées par l'entreprise en cause. La CRTCB a estimé qu'il s'agissait d'un cas constitutionnel « limite » (traduction), mais elle a jugé que les services de vedette demeuraient néanmoins une entreprise provinciale.

[54] Il a été jugé que les services de remorqueurs fournis dans un port relevaient de la compétence fédérale. En 1981, la CRTO a refusé d'assumer compétence sur les employés travaillant pour une entreprise qui exploitait des remorqueurs principalement dans le port de Hamilton et à proximité de celui-ci, ainsi qu'à l'échelle interprovinciale et internationale à l'occasion. La CRTO a estimé que les remorqueurs de l'entreprise exécutaient principalement quatre activités : 1) le remorquage d'une barge d'approvisionnement en carburant et 2) la mise à quai de navires, dans le port de Hamilton, ainsi que 3) le remorquage périodique de navires en provenance de l'Ontario, à destination d'autres provinces ou des États-Unis, et 4) le mouillage de bouées au large de la côte de Terre-Neuve. En s'appuyant sur les critères définis dans l'arrêt *Northern Telecom*, 1980, et après avoir considéré toutes ces activités dans leur ensemble, la CRTO a conclu que l'exploitation des remorqueurs de

l'employeur était une partie intégrante ou nécessairement accessoire des entreprises se rapportant à « la navigation et [aux] bâtiments ou navires (*shipping*) », exploitées par un grand nombre de clients auxquels l'intimée fournissait ses « divers services de navigation » (traduction). La CRTO avait en conséquence rejeté, pour motif d'absence de compétence, une demande d'accréditation visant une unité d'employés travaillant à bord de ces remorqueurs (*Seafarers' International Union v. Wakeham & Son Ltd.*, [1981] OLRB Rep. 1036 (*Wakeham*)).

[55] Il a également été conclu par le Conseil lui-même que les services de remorqueurs étaient vitaux ou essentiels à une entreprise fédérale de transport par eau. Dans la décision *Rivtow Marine Ltd. et Tiger Tugz Inc.*, 1999 CCRI 30, rendue en 1999, le CCRI s'est penché sur les activités de Tiger Tugz inc., qui fournissait des services d'accostage dans le port de Vancouver. Cette entreprise exploitait deux remorqueurs. Le Conseil a conclu que Tiger Tugz inc. exerçait exclusivement ses activités dans le port de Vancouver, aux termes de contrats passés avec des propriétaires ou des agents de navires, et que 99 % du travail exécuté par cette entreprise était lié à l'accostage ou à la mise à quai de navires participant au transport international de marchandises. Le Conseil a estimé que, en vertu de l'alinéa 2a) et de l'article 4 du *Code*, les services assurés par Tiger Tugz inc. faisaient partie intégrante du transport maritime international. Le Conseil avait notamment fait observer que la CRTO avait conclu, dans une décision rendue en 1981, que les services de remorqueurs relevaient essentiellement de la compétence fédérale (*Wakeham*). Le Conseil avait par conséquent conclu que les employés de Tiger Tugz inc. étaient des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale et qu'ils étaient assujettis au *Code*.

[56] Il a été estimé que les travaux d'inspection de cargaison et d'échantillonnage ainsi que les tests exécutés de temps à autre sur le site ou à proximité d'un port ne constituent pas une partie vitale, essentielle ou intégrante des entreprises fédérales engagées dans des activités de transport maritime international de marchandises. Dans la décision *Services de surveillance SGS*, qu'il a rendue en 1992, le CCRT a traité des services offerts par SGS. SGS assurait des services indépendants d'inspection quantitative et qualitative, de tests et d'analyse relativement à des marchandises et à des produits faisant l'objet d'opérations commerciales. Une partie du travail en cause était exécutée à bord ou aux alentours de navires, dans un port. Bien que l'entreprise employât des experts maritimes et qu'elle exécutât du travail de levé marin, le Conseil n'a pas eu à se pencher sur la nature du travail

des experts maritimes de SGS dans le cadre de la demande d'accréditation qui lui avait été présentée. Dans cette affaire, le CCRT avait conclu qu'il n'y avait pas d'entreprise fédérale individuelle qui aurait pu être assimilée à une entreprise fédérale principale, dans l'optique du critère de *Northern Telecom*, 1980. De plus, le Conseil a rejeté l'argument selon lequel le travail accompli par les employés visés de SGS faisait partie intégrante des activités de navigation et de transport par eau. Le Conseil a estimé que les liens entre les entreprises fédérales du secteur du transport maritime, d'une part, et le travail exécuté par les employés visés de SGS, d'autre part, étaient insuffisants pour conclure que l'entreprise relevait de la compétence fédérale. Il convient de souligner que le Conseil s'est penché sur la nature du travail exécuté par les employés de SGS responsables de l'inspection des cargaisons, de l'échantillonnage et des tests, et qu'il a déclaré ce qui suit à cet égard : « La confirmation de la quantité ou de la qualité des marchandises transportées est un volet des opérations commerciales distinct du transport lui-même de ces marchandises » (page 137). Rappelons que le Conseil a fait référence à la décision *Services de surveillance SGS* dans la partie I des présents motifs de décision.

V – Preuve

A – Preuve documentaire

[57] La preuve documentaire a aidé le Conseil à comprendre la nature des fonctions courantes des experts maritimes du GSTM. Cela nous a aidés à cerner la nature du travail qu'ils exécutent normalement et habituellement dans le cadre de l'entreprise active qui les emploie. Trois types de documents se sont avérés particulièrement utiles : des extraits du site Web de Certispec, notamment la page du site qui présente les services du GSTM (pièce 5, onglets 25 et 29); le barème des honoraires demandés pour les services des experts maritimes du GSTM (pièce 5, onglets 10 et 35); de même que l'analyse produite par l'employeur de chacune des divisions de Certispec en fonction de ses revenus (pièce 5, onglet 27), laquelle comprend une répartition des services assurés par chacun des trois experts maritimes (selon le nombre de tâches). Certispec a également produit la documentation sur laquelle s'appuie cette analyse (pièce 5, onglet 28, et pièce 4).

1 – Site Web

[58] Selon son site Web, Certispec a été créée pour assurer des services indépendants d'inspection, d'échantillonnage, de vérification et de tests en laboratoire. Certispec fournit des services de ce genre à des clients des secteurs de l'agriculture, de l'alimentation et des produits forestiers ainsi que des industries du pétrole, des produits pétrochimiques, du transport maritime, des métaux et des mines. Selon Certispec, l'entreprise a pour fonction d'assurer la gestion du risque en menant des évaluations indépendantes concernant la qualité, la quantité, l'efficacité et le transport de marchandises échangées dans le cadre d'opérations commerciales ou à des fins d'applications industrielles. Certispec affirme que ses services sont assurés par des vérificateurs, des experts maritimes et des techniciens de laboratoire qualifiés, qui ont déjà été ingénieurs, commandants de navire, chimistes ou techniciens, ainsi que par des employés dont le domaine de travail est avant tout celui du commerce.

[59] Un en-tête, qui présente les services offerts, apparaît sur toutes les pages du site Web : « levés marins • inspections • échantillonnage • tests de laboratoire indépendants » (traduction). On retrouve cet en-tête sur chacune des pages qui décrivent les services offerts par les différentes divisions de l'entreprise. Au moment où la demande d'accréditation a été présentée, les cinq divisions de Certispec étaient les suivantes : Services de laboratoire, Produits pétroliers et pétrochimiques, Huiles végétales, Marchandises sèches en vrac et, bien entendu, le GSTM. La Division des marchandises sèches en vrac a été renommée Produits solides en vrac, et c'est ce nom qui sera utilisé dans la suite de la présente décision.

[60] Le GSTM a sa propre page sur le site Web de Certispec. Nous avons reproduit ci-dessous la liste des services qu'il offre, exactement tel qu'elle apparaît sur cette page du site Web :

Inspection de l'état du navire

Évaluation indépendante et détaillée de l'état des navires de haute mer, avant et après l'affrètement.

Inspection de cales

Inspection visuelle des cales à marchandises pour établir si elles conviennent au transport de cargaisons particulières.

Inspection des appareils de charge et des registres pour vérifier la conformité aux normes maritimes internationales.

Nos vérificateurs sont accrédités par la FIF (Fertiliser Industry Federation of Australia) pour l'inspection préalable au chargement des navires de haute mer transportant des marchandises à destination de l'Australie.

Visites de validation

Validation de pétroliers de haute mer, de chalands-citernes et de remorqueurs selon les exigences de l'OCIMF, effectuée par nos experts maritimes qualifiés, accrédités au titre du SIRE.

Évaluations ISPS de la sécurité

Nos vérificateurs ont tous achevé avec succès les cours de formation reconnus qui nous permettent de procéder à des évaluations indépendantes des plans de sécurité des navires, conformément aux exigences du nouveau *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (Code ISPS) de l'OMI.

Mesure des tirants d'eau

Certification indépendante du poids des cargos chargés et déchargés, en fonction de la variation du déplacement avant et après le chargement. Les mesures sont prises en conformité avec les normes reconnues internationalement.

Inspections P et I

Inspections réalisées pour le compte des clubs de protection et d'indemnités (P et I) afin de produire des évaluations indépendantes concernant tout dommage rapporté, subi par le navire ou sa cargaison.

(traduction)

[61] Selon le témoignage présenté au Conseil, le GSTM n'a pratiquement jamais été appelé à produire des évaluations au sens du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (évaluations ISPS de la sécurité).

2 – Barèmes des honoraires

[62] Certispec publie un barème des honoraires exigés pour les services fournis par les trois experts maritimes du GSTM. Selon le Conseil, cette pièce semble également constituer une liste plus ou moins exhaustive des différents travaux exécutés périodiquement par les trois experts maritimes visés par la demande d'accréditation. Deux barèmes de ce genre ont été déposés en preuve, le premier étant entré en vigueur en janvier 2008, et l'autre, en janvier 2011. La liste de services qui apparaît sur les deux barèmes est identique, et cette liste a pour titre « Vérifications techniques des navires » (traduction).

[63] La liste des barèmes comprend onze types de vérifications techniques effectuées par les experts maritimes du GSTM. Les services sont énumérés ci-dessous dans l'ordre où ils apparaissent sur les barèmes des honoraires. Il convient toutefois de souligner que la description ou les observations qui figurent sous chacun des éléments de la liste ont été formulées par le Conseil, à la lumière de son examen des barèmes.

1. Mesures des tirants d'eau
 - Le barème des honoraires distingue les mesures initiales, intermédiaires et finales ainsi que les mesures de vérification.
2. Inspection de l'état du navire
 - Le barème des honoraires établit une distinction entre deux types d'inspections à cet égard : les inspections de l'état à l'affrètement ou hors fret – dont le prix est fonction du volume des cales – et les inspections de l'état préalables à l'achat.
3. Vérifications des soutes, à l'affrètement et hors fret
4. Inspection visuelle des cales
 - Le prix est établi en fonction du volume des cales.
 - Le barème des honoraires établit une distinction entre deux types d'inspections visuelles des cales, soit une inspection visuelle standard et une inspection réalisée en fonction des exigences de la FIFA (laquelle fait l'objet de la section 11 du barème).
5. Vérifications des conteneurs à l'affrètement et hors fret
6. Vérification des dommages/de la cargaison à l'arrivée
7. Photos
8. Scellement d'écouilles
 - Selon le barème des honoraires, ce travail peut-être fait en même temps qu'une autre vérification, ou individuellement.
9. Vérification des mesures antipollution et de sécurité avant le chargement et au déchargement

– Selon le barème des honoraires, cet élément de la liste regroupe trois types de tâches :

- Vérification des éléments d'une liste de contrôle;
- Surveillance des opérations à bord du navire pendant le chargement ou le déchargement de la cargaison;
- Inspection de pétroliers et de barges pétrolières.

10. Autres services

– Selon le barème des honoraires, les autres services peuvent prendre la forme de consultations, de services de contrôle des pertes, de témoignages d'experts-conseils ou d'inspections P et I.

11. Vérification de la conformité aux normes de la FIFA

– Selon le barème des honoraires, il peut s'agir d'inspections de cales (inspections initiales effectuées avant le chargement, pendant et après le nettoyage des cales, suivant les besoins), ou d'inspections sommaires (effectuées pendant ou après le chargement).

3 – Répartition des revenus et de la charge de travail

[64] Selon l'analyse de Certispec, la Division des produits solides en vrac a été la plus active et a généré plus de 60 % des revenus de l'entreprise pour la période antérieure au 31 août 2010 (pièce 5, onglet 27). Le GSTM a produit moins de 10 % des revenus de Certispec.

[65] Certispec a également analysé la nature et le nombre des tâches individuelles exécutées par les trois experts maritimes du GSTM au cours de la période allant de novembre 2009 à août 2010 (pièce 5, onglet 28). Ce travail a été entrepris après que la demande d'accréditation a été présentée au Conseil. Certispec a utilisé l'information qui figure dans cette analyse pour préparer sa réponse à la demande d'accréditation. Les résultats de l'analyse ont été exposés dans un courriel daté du 8 octobre 2010, lequel faisait partie des documents déposés par Certispec avant l'audience. Le syndicat disposait donc des informations contenues dans cette analyse avant la tenue de l'audience.

[66] Dans l'analyse, les tâches, décrites en fonction de leur nature et de leur importance quantitative, sont regroupées sous sept sous-titres :

- Inspections de cales
- Mesures des tirants d'eau
- [Visites de] validation
- Surveillance du chargement
- [Inspections d']assurance [P et I]
- [Inspections de l'état] à l'affrètement
et
- [Inspections] préalables à l'achat

On peut donc constater que les sept catégories mentionnées dans l'analyse d'octobre 2010 présentent des similitudes avec celles qui sont énumérées dans le barème des honoraires, sans toutefois y être identiques.

[67] Selon les résultats de l'analyse de Certispec, les experts maritimes du GSTM ont surtout exécuté trois des sept catégories de tâches au cours de la période visée : des inspections de cales (près de 30 % de la charge de travail), des mesures des tirants d'eau (environ 25 %) et des visites de validation (un peu moins de 25 %). Les pourcentages indiqués ont été établis en fonction du nombre de tâches exécutées par chacun des experts maritimes, et non des revenus rapportés.

[68] Le témoin du syndicat n'a pas accepté sans réserve les pourcentages indiqués dans l'analyse de Certispec. Il a cependant reconnu, après avoir été questionné par le banc, que le travail des experts maritimes ressortissait principalement aux trois catégories susmentionnées, à savoir les inspections de cales, les mesures des tirants d'eau et les visites de validation. Dans sa preuve, le témoin du syndicat a fortement mis l'accent sur la fonction de responsable du chargement, assumée par les experts maritimes. D'après l'analyse de Certispec, ce travail représentait moins de 15 % des tâches accomplies au cours de la période en cause. Le témoin du syndicat a quant à lui affirmé que ce travail avait constitué une partie plus considérable du travail, correspondant peut-être à 25 % des tâches du GSTM.

[69] Les résultats de l'analyse font également ressortir clairement la nature exceptionnelle, ou non fondamentale, de certaines tâches exécutées par les trois experts maritimes durant la période visée.

Ces tâches non fondamentales correspondent également à trois des sept catégories, soit les inspections d'assurance P et I, les inspections de l'état du navire à l'affrètement et les inspections préalables à l'achat. Conjointement, les tâches correspondant à ces trois catégories ont représenté moins de 10 % du travail du GSTM.

[70] À la lumière de l'ensemble de la preuve documentaire susmentionnée, le Conseil conclut qu'il ne doit pas prendre en considération la nature du travail effectué par les experts maritimes lorsqu'ils procèdent à des inspections préalables à l'achat, à des inspections de l'état du navire à l'affrètement et à des inspections d'assurance P et I. Selon le Conseil, ces tâches ne sont pas assez fréquentes pour qu'elles puissent être considérées comme une partie normale et habituelle du travail des trois experts maritimes visés par la demande d'accréditation.

[71] Dans son examen de la preuve orale, le Conseil traitera de la nature du travail exécuté par les experts maritimes lorsqu'ils procèdent à des inspections de cales, à des mesures des tirants d'eau et à des visites de validation. Le Conseil abordera également le rôle joué par les experts maritimes lorsqu'ils font office de responsables du chargement, et il décrira la nature de ce travail.

[72] Il y a lieu de mentionner que certains types d'éléments de preuve documentaire n'ont pas été produits. Selon l'analyse de l'employeur (pièce 5, onglet 28), les inspections de cales à elles seules représentent la majeure partie du travail accompli par les experts maritimes, soit environ 30 % du travail du GSTM. Selon la preuve orale, résumée dans la section ci-après, le résultat d'une inspection de cales est la délivrance d'un document appelé certificat d'absence de contaminants.

[73] L'analyse de l'employeur indique que les mesures des tirants d'eau représentent environ 25 % de la charge de travail du GSTM. Selon la preuve orale, le résultat d'une mesure des tirants d'eau est un document appelé certificat de poids.

[74] Aucune des parties n'a présenté au Conseil une copie de l'un ou l'autre de ces types de certificats.

[75] D'après l'analyse de l'employeur, les visites de validation représentent environ 25 % du travail du GSTM. Il a été mentionné, lors des témoignages, que les experts maritimes exécutent ce travail en vérifiant les éléments d'une liste dressée et publiée par l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF). Les informations recueillies au cours d'une telle visite sont publiées dans une base de données. Aucune des parties n'a présenté au Conseil une copie de la liste de vérification utilisée, ni un extrait de la base de données.

[76] Selon l'employeur, le travail de responsable du chargement représente moins de 15 % du travail du GSTM. Deux témoins ont déclaré que la surveillance du chargement est également exécutée en fonction d'une liste de vérification. Aucune liste de vérification de cette nature n'a cependant été versée au dossier dans la présente affaire.

[77] Finalement, il n'y a au dossier aucune copie de contrat écrit. Par extension, il n'y a donc aucune preuve qu'un contrat écrit a été passé entre Certispec et une entreprise fédérale principale exerçant des activités dans le domaine de la navigation et des transports par eau, dans une perspective générale, ou, plus particulièrement, dans le domaine du transport maritime international de marchandises. Autrement dit, il n'y a aucune preuve, sous forme d'un contrat écrit, qui témoigne de travaux exécutés par les experts maritimes après qu'une entreprise fédérale principale de ce genre eut retenu leurs services.

B – Preuve orale

[78] Le Conseil a entendu les témoignages de trois témoins ayant des antécédents professionnels à titre d'experts maritimes. Aucune des parties n'a appelé de témoin employé ou engagé dans une entreprise fédérale du domaine de la navigation et des transports par eau.

[79] Le syndicat requérant a appelé le capitaine Rebello, qui est commandant de navire. Il travaille pour Certispec et exerce notamment les fonctions d'expert maritime. Il est l'un des trois experts maritimes de l'unité de négociation proposée, et il compte des dizaines d'années d'expérience relatives à de nombreux aspects de l'exploitation des navires dans le cadre du transport maritime international de marchandises.

[80] L'employeur intimé a appelé M. Paul Armstrong, gestionnaire régional des opérations de la côte Ouest pour Certispec. M. Armstrong est le représentant de Certispec qui a préparé la preuve documentaire dans laquelle figure la répartition des revenus par division de même que l'analyse des tâches du GSTM. L'employeur a également appelé M. Richard Smith, vice-président, gestionnaire de la qualité et gestionnaire de la TI pour Certispec. MM. Anderson et Smith ont travaillé comme experts maritimes dans le passé, que ce soit pour Certispec ou pour d'autres entreprises. Ni l'un ni l'autre n'exerce actuellement à temps plein les fonctions d'expert maritime, bien que M. Smith procède à l'occasion à des visites de validation afin de conserver son accréditation au titre du Ship Inspection Report Programme (SIRE).

[81] Le GSTM de Certispec est exclusivement constitué des trois experts maritimes de l'unité de négociation proposée. Ils travaillent tous à temps plein. De temps à autre, Certispec engage des sous-traitants à qui elle confie certaines tâches de levé marin qui relèvent du GSTM, lorsque le volume de travail l'exige.

[82] La preuve orale confirme l'information consignée dans la preuve documentaire au sujet de la nature du travail exécuté, c'est-à-dire que les experts maritimes du GSTM consacrent habituellement la majorité de leur temps à quatre tâches génériques liées au levé marin, à savoir les inspections de cales, les mesures des tirants d'eau, les visites de validation et, dans une moindre mesure, la surveillance du chargement.

[83] Il arrive souvent qu'un expert maritime de Certispec procède à la fois à une inspection de cales et à une mesure des tirants d'eau pour un même client de Certispec. Dans cette situation, le client peut également retenir les services de Certispec pour procéder à l'échantillonnage des marchandises expédiées. Le travail d'échantillonnage est alors effectué par un employé de Certispec affecté à une autre division de l'entreprise; il n'est habituellement pas exécuté par un expert maritime du GSTM. M. Paul Armstrong a déclaré que quelque 30 % des clients qui retiennent les services de Certispec pour des travaux d'échantillonnage font également appel à Certispec pour les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau relatives aux mêmes cargaisons.

[84] Comme on l'a mentionné précédemment, les experts maritimes du GSTM procèdent également à des visites de validation et exercent les fonctions de responsable du chargement. Ces deux tâches sont distinctes, et elles ne sont pas liées comme le sont les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau. En outre, de par leur nature, ces tâches sont essentiellement différentes des inspections de cales et des mesures des tirants d'eau.

[85] Selon la compréhension du Conseil, la preuve démontre que les visites de validation constituent une activité distincte. Autrement dit, quand un client engage un expert maritime de Certispec pour qu'il procède à une visite de validation, ce client n'engage pas d'employés de Certispec appartenant à d'autres divisions afin qu'ils lui fournissent d'autres services offerts par Certispec. Comme nous le verrons en plus de détails ci-dessous, le GSTM ne procède à des visites de validation que pour un seul client, lequel exerce ses activités dans le secteur pétrolier et serait considéré comme une « grande société pétrolière ». Actuellement, le GSTM exécute également tout son travail de surveillance du chargement pour un seul client : un opérateur de terminal du port de Vancouver.

[86] Compte tenu de ce qui précède, le Conseil mettra l'accent, dans son résumé de la preuve orale, sur les quatre tâches normalement et habituellement exécutées par les trois experts maritimes visés par la présente demande d'accréditation, à savoir les inspections de cales, les mesures des tirants d'eau, les visites de validation et la surveillance du chargement.

1 – Inspections de cales

[87] Une inspection de cales correspond à l'inspection visuelle de la cale d'un navire par un expert maritime. Cette tâche correspond à celle qui porte le nom d'« inspection visuelle des cales » (traduction) dans le barème des honoraires du GSTM publié par Certispec, et de « vérification de l'absence de contaminants » (traduction) sur la page du site Web de Certispec décrivant les services offerts par le GSTM.

[88] L'objectif d'une inspection de cales est de s'assurer que la cargaison devant être chargée dans une cale vide ne subira pas de dommages en raison de l'état de la cale. Les cales sont vides au moment où elles sont inspectées.

[89] Le capitaine Rebello a expliqué qu'il existe différents types d'inspections de cales ou, à tout le moins, des inspections de cales plus ou moins élaborées. Il a affirmé que dans certains cas, les inspections de cales sont rudimentaires. Il a expliqué que les experts maritimes procèdent à une inspection visuelle des cales afin de vérifier si elles ont été contaminées par des cargaisons antérieures. Le capitaine Rebello a expliqué que, lorsque la cargaison qui doit être chargée dans une cale est de grande valeur, l'expert maritime fait preuve d'une plus grande minutie en vérifiant s'il y a quoi que ce soit, dans la cale, qui pourrait causer des dommages à la cargaison à charger.

[90] M. Armstrong a affirmé que les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau ne sont pas des « tâches d'un haut niveau technique » (traduction). Il a déclaré qu'une inspection de cales est également un type de vérification et a précisé que ce travail est également appelé « vérification de l'absence de contaminants » (traduction). Il a expliqué que le résultat d'une inspection de cales est la remise d'un certificat délivré par Certispec, qui confirme qu'une certaine cargaison peut être chargée sans danger dans la cale du navire. M. Armstrong a indiqué au Conseil que c'est habituellement le fournisseur ou le producteur du produit constituant la cargaison qui engage Certispec afin qu'elle procède à une inspection de cales. Le client n'est ni le propriétaire ni l'exploitant du navire.

[91] M. Smith a expliqué que les vérifications selon les normes FIFA (Fertiliser Industry Federation of Australia) constituent un type particulier d'inspection de cales. Rappelons que le barème des honoraires du GSTM de Certispec répertorie la « Vérification de la conformité aux normes de la FIFA » (traduction) comme une catégorie distincte. M. Smith a en outre indiqué que les vérifications selon les normes FIFA sont réalisées, dans la plupart des cas, sur des navires transportant des fertilisants en vrac, à destination de l'Australie. Les navires en question sont apparemment d'assez grand tonnage, et ils possèdent de nombreuses cales qui doivent faire l'objet d'une inspection visuelle. M. Smith a expliqué que le client pour lequel Certispec effectue la majorité des vérifications selon les normes FIFA est le destinataire des cargaisons. Il a été expliqué au Conseil qu'il arrive couramment que les experts maritimes du GSTM demandent à deux autres employés de Certispec – qui n'appartiennent pas au GSTM – de les aider à procéder à la vérification des cales selon les normes FIFA. D'après la compréhension du Conseil, il est nécessaire de faire appel à ces

deux autres employés en raison du grand nombre de cales à inspecter sur chacun des navires assujettis à une vérification des cales selon les normes FIFA. La seule tâche que ces employés effectuent pour le GSTM, de temps à autre, est l'inspection des cales, et ils ne le font que dans le cadre de vérifications des cales selon les normes FIFA. Le reste du temps, ils travaillent pour une autre division de Certispec.

[92] Au cours de la période visée à la pièce 5, onglet 28, le capitaine Rebello a mené très peu d'inspections de cales. La majorité des inspections de cales ont été exécutées par les deux autres experts maritimes du GSTM, qui sont moins expérimentés. Certaines inspections de cales ont été menées par des sous-traitants.

2 – Mesure des tirants d'eau

[93] Le capitaine Rebello a expliqué que la mesure des tirants d'eau est parfois appelée calcul du port en lourd. Il a confirmé qu'un expert maritime qui procède à une mesure des tirants d'eau doit monter à bord du navire et doit, entre autres choses, vérifier les citernes de ballast à l'intérieur du navire. Il a également confirmé qu'une mesure des tirants d'eau peut, à l'occasion, être effectuée alors qu'il n'y a pas de cargaison à charger, afin de déterminer le poids du « navire lège » (traduction) ou le déplacement léger du navire.

[94] Les trois témoins qui ont déjà exercé les fonctions d'expert maritime conviennent que l'objectif d'une mesure des tirants d'eau est de déterminer le poids d'une cargaison donnée, une fois celle-ci chargée à bord d'un navire. Le poids de la cargaison est fonction de la différence entre le déplacement (ou la calaison) du navire, le plus souvent lorsque la cale est vide (c'est-à-dire avant le chargement de la cargaison), et son déplacement à la suite du chargement de ladite cargaison (lorsque la quantité souhaitée de marchandises a été chargée dans la cale ou les cales du navire). Le déplacement du navire dans l'eau est indiqué par des marques ou des mesures peintes sur la partie extérieure de la coque du navire.

[95] M. Armstrong a expliqué que la mesure des tirants d'eau est parfois appelée mesure de la cargaison. M. Smith a décrit la mesure des tirants d'eau en ces termes : « En gros, l'expert maritime

mesure le déplacement d'un navire sur l'eau avant et après le chargement de la cargaison, et il établit une comparaison avec le port en lourd pour déterminer le poids de la cargaison. » (traduction)

[96] Il a expliqué que c'est l'expéditeur ou le destinataire d'un produit, ou parfois les deux conjointement, qui demandent à Certispec de procéder à une mesure des tirants d'eau afin de déterminer la quantité de marchandises expédiées. L'objectif de la mesure des tirants d'eau, a-t-il expliqué, est de permettre à Certispec de produire un rapport ou de délivrer un certificat établissant la quantité de marchandises chargée dans la cale d'un navire. Le certificat en question est appelé certificat de poids. Certispec envoie directement ce certificat ou son rapport à l'expéditeur ou au destinataire de la cargaison, ou à leur agent de chargement. Le rapport ou le certificat de Certispec fait partie des documents qui doivent être obtenus par l'expéditeur ou le destinataire avant que la cargaison soit payée.

[97] M. Armstrong a confirmé que l'objectif d'une mesure des tirants d'eau effectuée par Certispec est la délivrance d'un « certificat de poids » (traduction). Après avoir procédé à la mesure, Certispec remet le certificat de poids au destinataire du produit (cargaison) ou au vendeur. Selon les explications de M. Armstrong, Certispec procède à ces mesures pour le compte du propriétaire de la cargaison. Cette tâche n'est pas exécutée, selon lui, pour le compte ou à la demande du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

[98] Selon la page 2 de la pièce 5, à l'onglet 28, pendant la période visée, toutes les mesures des tirants d'eau ont été effectuées par les deux experts maritimes moins expérimentés, dont on demande l'inclusion dans l'unité de négociation proposée. Au cours de la même période, certaines mesures des tirants d'eau ont également été prises par des sous-traitants. Aucune mesure de ce genre n'a été prise par le capitaine Rebello ni par M. Smith.

3 – Visites de validation

[99] Les visites de validation, parfois simplement désignées par le terme « validation » (traduction), nécessitent également une inspection visuelle effectuée par un expert maritime. Cette inspection visuelle, exécutée à bord de certains types de navires (pétroliers, remorqueurs, barges ou barges

pétrolières), est effectuée en fonction d'une liste de vérification. La liste de vérification utilisée n'a pas été dressée par Certispec, mais par l'OCIMF, c'est-à-dire l'Oil Companies International Marine Forum. Les validations sont effectuées dans le cadre du programme SIRE de l'OCIMF.

[100] Selon la compréhension du Conseil, il ressort de la preuve que toutes les visites de validation auxquelles procède Certispec sont effectuées par le GSTM, et que le travail de validation est entièrement du travail effectué pour l'OCIMF, dans le cadre de du programme SIRE. Par ailleurs, le programme SIRE est principalement un programme d'atténuation des risques, qui a été adopté par le secteur pétrolier à la suite de la catastrophe survenue en 1989 lorsque le pétrole transporté par l'Exxon Valdez s'est déversé en pleine mer. Le capitaine Rebello a indiqué que les visites de validation – qui, soulignons-le encore, sont des inspections de l'OCIMF, au titre du programme SIRE – comprennent des vérifications des mesures de sécurité et des mesures antipollution.

[101] Bien que les pétroliers soient visés par le programme SIRE, en plus des remorqueurs et des barges qui contribuent au transport du pétrole par navire, le GSTM ne procède à des visites de validation qu'à bord de remorqueurs et de barges. Que ce soit en raison de la demande ou de qualifications insuffisantes, le GSTM ne procède jamais à des visites de validation à bord de pétroliers.

[102] Après qu'un expert maritime a vérifié les différents éléments de la liste de vérification du programme SIRE dans le cadre d'une visite de validation à bord d'un remorqueur ou d'une barge, les données de la liste de vérification sont téléchargées dans une base de données qui se trouve sur le site Web de l'OCIMF. Cette base de données ne peut être consultée que par les sociétés pétrolières membres de l'OCIMF. Ces sociétés, également appelées « grandes sociétés pétrolières » (traduction) dans la langue du domaine, se servent de l'information consignée dans cette base de données pour décider s'ils affréteront tel pétrolier, tel remorqueur ou telle barge pour transporter leurs produits, qui sont principalement des produits pétrochimiques. Il a été dit au Conseil que durant la période visée, les visites de validation ont représenté environ un quart de la charge de travail du GSTM, et que toutes les visites de validation avaient été effectuées pour un seul client, qui fait partie des « grandes sociétés pétrolières » (traduction).

[103] Les visites de validation peuvent être effectuées n'importe quand. Elles ne sont pas liées au moment où se produit un certain déplacement de la cargaison par navire. Bien que la majorité des visites de validation auxquelles procède Certispec soient effectuées sur le site ou aux environs du port de Vancouver, il n'est pas nécessaire que ces visites soient faites à un emplacement géographique en particulier. C'est aux sociétés pétrolières qui consultent les informations de la base de données qu'il appartient de choisir les navires qu'elles utiliseront pour transporter leur pétrole. Le propriétaire ou l'exploitant du navire ne participe d'aucune façon au programme SIRE ni aux visites de validation. Qui plus est, la preuve documentaire indique qu'un expert maritime du programme SIRE se trouverait en situation de conflit d'intérêts s'il était engagé par le propriétaire ou l'exploitant du navire. L'OCIMF et les responsables du programme SIRE rappellent à leurs experts maritimes accrédités qu'ils perdront leur accréditation de l'OCIMF s'ils acceptent un emploi offert par un exploitant de navire, ou s'ils représentent un exploitant de navire de quelque façon que ce soit (pièce 5, onglet 6).

[104] Certispec n'emploie pas de sous-traitant pour l'exécution des visites de validation. Les trois experts maritimes du GSTM effectuent tous des visites de validation. M. Smith procède parfois lui-même à des validations afin de conserver son accréditation au titre du programme SIRE.

4 – Surveillance du chargement

[105] Les experts maritimes du GSTM peuvent exercer les fonctions de responsable du chargement. On appelle également cette tâche surveillance du chargement. Malgré le nom donné à la tâche, un expert maritime peut faire ce travail soit pendant le chargement, soit pendant le déchargement d'un certain type de produit, à un certain terminal du port de Vancouver.

[106] Le capitaine Rebello nous a expliqué qu'un expert maritime exerçant les fonctions de responsable du chargement doit être à bord du navire à plusieurs moments pendant le chargement ou le déchargement d'une cargaison de pétrole ou de brut. Selon le capitaine Rebello, la responsabilité d'un expert maritime, lorsqu'il exerce les fonctions de responsable du chargement, est de s'assurer que la cargaison est chargée ou déchargée « de manière sécuritaire et non polluante » (traduction).

[107] Dans leur témoignage, les trois témoins ont tous affirmé que le travail de surveillance du chargement effectué par Certispec est toujours exécuté au même terminal du port de Vancouver (bien qu'il y ait au moins six terminaux semblables dans ce port) et, habituellement, toujours pendant le déchargement des cargaisons. De plus, les trois témoins ont également affirmé clairement que Certispec ne fournit des services de surveillance du chargement qu'à un seul client (qui n'est pas le même que celui pour lequel Certispec exécute des visites de validation). Ce client est l'opérateur du terminal.

[108] M. Smith nous a raconté comment les fonctions de responsable du chargement en sont venues à être créées. Au début des années 1990, un déversement de pétrole mineur s'est produit à un terminal du port de Vancouver pendant que des produits pétroliers étaient déchargés d'un navire. Globalement, ce déversement était en partie attribuable aux caractéristiques géographiques du terminal. Plus particulièrement, il a découlé du fait qu'à ce terminal, il fallait utiliser un certain nombre de pompes de gavage pour amener la cargaison déchargée du navire en amont, vers un parc de stockage. À l'époque, Certispec n'existait pas, et M. Smith travaillait comme expert maritime pour une autre entreprise. Quand une cargaison similaire a dû être déchargée d'un navire du même genre à ce terminal, la fois suivante, le gestionnaire du terminal a demandé à M. Smith d'assister aux opérations et de monter à bord du navire pour tâcher d'éviter un nouveau déversement. M. Smith s'est exécuté et, au fil du temps, il a élaboré une liste de vérification dont le responsable du chargement doit vérifier chacun des éléments lorsqu'il surveille le déchargement d'une cargaison de ce genre. En d'autres mots, on pourrait dire que M. Smith a inventé la fonction de responsable du chargement, et que cette fonction est essentiellement identique à celle que le GSTM exécute aujourd'hui au même terminal.

[109] M. Smith a précisé qu'il croit comprendre qu'on fait également appel à un responsable du chargement pendant le déchargement de produits pétroliers à au moins un autre terminal du port de Vancouver. Ce travail est exécuté pour un client différent, et par un expert maritime au service d'une entreprise autre que Certispec. M. Smith a expliqué qu'à tous les autres terminaux semblables du port, où sont manutentionnées des cargaisons de pétrole et de brut, les services d'un responsable du chargement ne sont pas retenus, ou ne sont pas nécessaires. Il y a dans le port de Vancouver quatre

terminaux de ce genre, où sont déchargées des cargaisons similaires à partir de navires semblables et où l'on peut se passer des services d'un responsable du chargement.

[110] Les services de surveillance du chargement offerts par Certispec sont fournis par deux des trois experts maritimes de l'unité de négociation proposée. Selon Certispec, le travail de surveillance du chargement a représenté moins de 15 % de la charge de travail globale des trois experts maritimes du GSTM pendant la période en cause. Le capitaine Rebello a affirmé qu'à son avis, cette tâche correspond à plus de 15 % du travail, et qu'elle représente peut-être même le quart de la charge de travail du GSTM.

[111] Le capitaine Rebello, un des deux autres experts maritimes du GSTM ainsi que des sous-traitants exercent les fonctions de responsable du chargement.

VI – Position des parties

A – La requérante

[112] Le syndicat soutient que tout le travail effectué par le GSTM fait partie intégrante de l'entreprise fédérale principale des transports par eau.

[113] Invoquant l'alinéa 2a) du *Code*, il affirme que les employés de l'unité de négociation proposée sont des employés dans le cadre des activités de navigation et de transport par eau, entre autres en ce qui touche l'exploitation de navires et le transport par navire.

[114] Le syndicat s'appuie, ce qui n'a rien d'étonnant, sur l'ordonnance rendue en 1989 par le CCRT, qui est toujours en vigueur et en vertu de laquelle une section différente du même syndicat a été accréditée à titre d'agent négociateur d'une unité d'experts maritimes de SGS (ordonnance n° 5487 datée du 20 décembre 1989).

[115] Le syndicat reconnaît que le critère juridique pertinent que le Conseil doit appliquer en l'espèce est celui qui est défini dans *Northern Telecom*, 1980, c'est-à-dire que le Conseil doit

déterminer si le GSTM constitue une partie vitale, essentielle ou intégrante des activités de transport par eau. Le syndicat soutient cependant, de façon plutôt subsidiaire, qu'il est suffisant que le travail exécuté soit « raisonnablement accessoire » ou « raisonnablement nécessaire » (traductions) à l'entreprise fédérale principale.

[116] S'appuyant sur les décisions *Tymac* et *CALEA*, le syndicat soutient que le critère de la partie vitale ou essentielle n'a pas une portée telle que le travail faisant l'objet du litige doive être indispensable au fonctionnement de l'entreprise fédérale principale. Le syndicat affirme en effet que le critère n'est pas aussi restrictif que cela (voir *Canadian Air Ligne Employees' Association c. Wardair Canada (1975) Ltd.*, [1979] 2 C.F. 91 (C.A.F.) (*CALEA*); et *Tymac*).

[117] Le syndicat reconnaît que, globalement, les tâches qu'exécute normalement et habituellement le GSTM consistent en des inspections de cales, des mesures des tirants d'eau et des visites de validation, et que la fonction de responsable du chargement revêt également une certaine importance.

[118] Le syndicat affirme que le travail du GSTM satisfait aux critères pertinents, car les fonctions fondamentales du GSTM concernent les navires ou sont exécutées à bord de ceux-ci. Qui plus est, il soutient que le travail faisant l'objet du litige est principalement axé sur les navires eux-mêmes et sur leur capacité à transporter des cargaisons de manière sûre. Le syndicat soutient que, par conséquent, le travail exécuté par le GSTM n'est pas centré sur la cargaison des navires. Autrement dit, le syndicat affirme que le travail du GSTM peut clairement être distingué du travail dont il a été jugé par le Conseil, en 1992, qu'il n'était ni vital ni essentiel à l'entreprise fédérale principale des transports par eau (dans *Services de surveillance SGS*) – travail qui, au demeurant, n'était pas exécuté par des employés exerçant les fonctions d'expert maritime.

[119] Le syndicat soutient que le secteur du transport maritime international est tributaire des services des experts maritimes en ce qui touche l'affrètement ou l'exploitation des navires, les inspections des navires au regard des cargaisons à expédier, les vérifications préalables à l'achat de navires et, dans certains cas, l'assurabilité.

[120] Le syndicat soutient que le témoignage du capitaine Rebello appuie la conclusion selon laquelle la totalité du travail exécuté par le GSTM est clairement liée aux transports par eau. Dans la même veine, le syndicat affirme que tous les services assurés par le GSTM rendent possible le transport international de marchandises en vrac à des fins commerciales.

[121] Selon le syndicat, les services fournis par le GSTM sont principalement liés à l'état du navire, et non à la cargaison, et la prestation de ces services se déroule en grande partie à bord des navires, ou tout près de ceux-ci. Les services en question font partie intégrante de l'entreprise fédérale principale des transports par eau, car le secteur des transports par eau compte sur ces services, assurés par des experts indépendants, pour faciliter l'affrètement de navires en vue du transport des marchandises. La présente affaire se distingue de *Tymac*, car le secteur du transport maritime international ne subirait pas qu'un simple inconvénient, qui ne l'empêcherait pas de continuer ses opérations, si les experts maritimes cessaient d'assurer leurs services. Les services en cause sont essentiels à ce secteur dans la mesure où ils permettent aux entreprises d'affréter des navires et de s'assurer que ceux-ci sont dans un état adéquat.

[122] Selon le syndicat, les inspections de cales font partie d'une série d'exigences contractuelles complexes ou, dans le cas des inspections FIFA, des exigences législatives de l'Australie – exigences dont est tributaire le secteur du transport maritime international. Le syndicat soutient que les inspections de cales visent directement le navire ou le bâtiment en tant que tel et, plus précisément, la cale du navire, et non la cargaison qui sera transportée dans la cale quand aura été obtenue l'approbation, par suite de l'inspection visuelle.

[123] Le syndicat a reconnu dans son argumentation que les mesures des tirants d'eau servent à établir le poids de la cargaison à charger ou à décharger ainsi que le poids des citernes de ballast. Cela étant dit, le syndicat soutient que la portée du travail effectué par le GSTM lors de la mesure des tirants d'eau ne se réduit pas à la cargaison transportée, et que ce travail est entièrement axé sur le navire lui-même.

[124] Les visites de validation sont un autre nom donné aux inspections du programme SIRE et elles sont réalisées selon les critères de l'OCIMF. Le syndicat affirme que le capitaine Rebello a déclaré

que les gestionnaires des terminaux exigent que les barges pétrolières fassent l'objet de visites de ce genre, et que ces visites sont effectuées dans une optique commerciale, compte tenu des dommages environnementaux qui peuvent être imputés à une entreprise si un navire coule ou s'il fuit, en particulier dans le cas des cargaisons de pétrole. Le syndicat affirme que ces visites sont indiscutablement effectuées à bord des navires et pour ceux-ci, et plus particulièrement dans le but de garantir que le navire ou le remorqueur satisfait aux critères de sécurité applicables au transport des cargaisons des grandes sociétés pétrolières.

[125] La surveillance du chargement, selon le syndicat, est une exigence des autorités portuaires et de l'opérateur du terminal pour les navires autorisés à accoster et à décharger leur cargaison. Le syndicat insiste sur le fait que la surveillance du chargement s'effectue exclusivement à bord ou à proximité du navire. Le syndicat soutient que ce travail du GSTM est un service fourni directement aux propriétaires de navires ou à ceux qui ont affrété les navires avant qu'ils ne viennent au port. Le syndicat affirme que ce travail fait partie intégrante des activités de navigation et de transport par eau.

B – Intimée

[126] L'employeur convient que le critère juridique pertinent que le Conseil se doit d'appliquer est celui qui est énoncé dans *Northern Telecom*, 1980.

[127] L'employeur affirme que l'entreprise fédérale principale à considérer pour l'application de ce critère serait le transport maritime international de marchandises.

[128] Cela dit, l'employeur soutient que le travail du GSTM ne se rapporte pas aux transports par eau au sens constitutionnel et ne peut donc pas être considéré comme vital ou essentiel à l'exploitation de toute entreprise fédérale principale.

[129] L'employeur a cerné les principales fonctions du GSTM, qui sont la réalisation d'inspections de cales, de mesures des tirants d'eau et de visites de validation, ainsi que la surveillance du chargement.

[130] L'employeur rappelle au Conseil que le GSTM n'est qu'une des divisions de Certispec, et que le travail qu'accomplit ce groupe représente moins de 10 % du chiffre d'affaires annuel de l'entreprise. Précisons également que le groupe, et donc la division, compte uniquement trois personnes employées à temps plein.

[131] Bien que les experts maritimes en cause fournissent des services accessoires à l'exploitation d'un navire, l'employeur estime que ces services ne constituent pas une partie vitale, essentielle ou intégrante de cette exploitation. Il insiste sur le point selon lequel l'exploitation d'un navire ne soit pas dépendante des services fournis par les experts maritimes.

[132] L'employeur est d'avis que les services fournis par le GSTM sont utilisés non pas par le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, mais bien par l'acheteur ou le vendeur de produits de base qui cherche à honorer les obligations contractuelles relatives à la qualité et à la quantité de la cargaison (inspections de cales et mesures des tirants d'eau) ou à minimiser les risques associés à l'utilisation d'une barge pour le transport de pétrole (visites de validation). L'employeur avance que les tâches de surveillance du chargement sont uniques, en ce sens qu'elles sont effectuées pour un seul client, à un seul terminal, à cause de la particularité de ce terminal. Toujours selon l'employeur, ces tâches représentent moins de 15 % de la charge de travail du GSTM. Le rôle unique du responsable du chargement et le lien existant entre ses tâches et le chargement et le déchargement de la cargaison au terminal constituent une exception et ne peuvent définir la nature des activités du GSTM dans un sens constitutionnel.

[133] L'employeur admet, pour l'essentiel, que la majeure partie du travail du GSTM s'effectue sur les quais, à bord de navires ou aux alentours de ceux-ci. Il soutient également qu'étant donné la nature même des services fournis, l'endroit où le travail est effectué n'est pas déterminant pour trancher la question de la compétence.

[134] Dans son argumentation, l'employeur a insisté sur le fait que le travail du GSTM n'est pas exigé par la loi, que les experts maritimes n'ont aucun pouvoir prévu par la loi et qu'il n'est pas

nécessaire d'avoir recours à leurs services pour être autorisé à exploiter un navire. L'employeur convient que le transport par eau s'en ressentirait si les services d'experts maritimes n'existaient pas, mais il estime qu'il se poursuivrait quand même.

[135] En outre, l'employeur souligne que les services du GSTM sont, la plupart du temps, utilisés par les acheteurs et les vendeurs de produits de base, et que rien n'indique que Certispec est liée par contrat à des propriétaires ou des exploitants de navire, ni à des entreprises de transport maritime. Selon l'employeur, rien n'indique que les exploitants de toute entreprise fédérale principale sont dépendants des services fournis par les experts maritimes du GSTM.

VII – Analyse

A – Faits constitutionnels

[136] À la lumière de tous les éléments de preuve dont il dispose, le Conseil tire les conclusions de fait exposées ci-après.

1 – Certispec

[137] Le Conseil conclut que Certispec est une entreprise dont le principal établissement se situe à Port Moody, en Colombie-Britannique. Elle n'a aucun autre établissement dans une province ou un territoire du Canada. Le Conseil reconnaît que Certispec envoie parfois quelques-uns de ses experts maritimes effectuer certaines tâches d'inspection à Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest. Certispec emploie 17 personnes à temps plein et 20 personnes à titre occasionnel, et a de temps à autre recours aux services de sous-traitants de façon ponctuelle.

[138] Au moment où la demande a été présentée, l'entreprise était composée de cinq divisions : Produits solides en vrac, Produits pétrochimiques, Huiles végétales, Services de laboratoire et GSTM. Ces divisions fournissent toutes, à un certain degré, directement ou indirectement, des services indépendants de levé marin, ce qui comprend l'inspection, l'échantillonnage et le contrôle en laboratoire des principaux produits de base.

[139] La division des produits solides en vrac est la plus grande des divisions de Certispec. Elle s'occupe entre autres de la vérification et de l'échantillonnage liés aux contrats d'achat et de vente de soufre, de charbon et de potasse, principalement.

[140] À elle seule, la division des produits solides en vrac compte pour plus de 60 % du chiffre d'affaires total de Certispec. Par comparaison, le travail du GSTM en représente moins de 10 %.

[141] Le Conseil n'a entendu aucune déclaration selon laquelle Certispec transporterait des produits de base ou des cargaisons qu'elle soumet à ses vérifications, inspections ou échantillonnages. Certispec n'est pas un transporteur.

[142] Afin de ne rien laisser au hasard, et afin d'éviter toute confusion possible avec la jurisprudence dans le domaine maritime, énonçons clairement qu'il n'est nullement allégué ou suggéré que les experts maritimes sont ceux qui conduisent les remorqueurs ou qui agissent à titre de pilotes à bord des navires. Aucun élément de preuve ne fait valoir que quiconque à Certispec conduit des remorqueurs ou agit à titre de pilote à bord d'un navire.

[143] De même, rien n'indique que Certispec s'occupe elle-même de l'envoi et de la réception des produits de base ou des cargaisons qu'elle soumet à ses vérifications, inspections ou échantillonnages. Certispec n'est pas un expéditeur.

[144] Enfin, le Conseil n'a entendu aucun témoignage selon lequel les experts maritimes de Certispec participent directement au chargement de la cargaison à bord des navires ou au déchargement de celle-ci sur le quai. Le Conseil reconnaît qu'un expert maritime est présent à bord du navire et sur le quai pour surveiller le chargement et le déchargement. À ce titre, l'expert maritime agit comme observateur indépendant supplémentaire pour le compte de son client – client qui n'est toutefois ni le propriétaire ni l'exploitant du navire. L'expert maritime surveille le processus de chargement et de déchargement du navire pour l'exploitant du terminal. Le Conseil conclut que l'expert maritime qui exerce ces fonctions ne participe pas directement au chargement ou au déchargement de la cargaison.

2 – GSTM de Certispec

[145] C'est le GSTM qui fait l'objet de la demande d'accréditation ou, plus précisément, les trois personnes qui occupent un poste d'expert maritime au sein de l'unité de négociation proposée. Par extension, c'est sur le type de travail que ces personnes accomplissent que portent les présents motifs de décision.

[146] Aucune des parties n'a démontré que le travail effectué par les experts maritimes en cause a un quelconque fondement en droit canadien. Autrement dit, les parties n'ont renvoyé le Conseil à aucun texte législatif ou réglementaire, fédéral ou provincial, faisant référence aux experts maritimes ou au travail qu'ils accomplissent.

[147] À la période visée, Certispec employait trois personnes à temps plein dans le GSTM, lesquelles travaillaient toutes comme experts maritimes et possédaient les titres nécessaires à cette fin.

[148] Le Conseil estime que le travail normalement et habituellement effectué chaque jour par les trois experts maritimes se divise en plusieurs tâches, énumérées ici par ordre de fréquence : inspection de cales, mesure des tirants d'eau, visite de validation (remorqueurs et barges pétrolières) et surveillance du chargement.

[149] Ensemble, les inspections de cales, les mesures des tirants d'eau et les visites de validation représentent plus de 75 % de la charge de travail globale du GSTM au cours de la période visée.

[150] Le GSTM offre également des services de surveillance du chargement, qui représentent près de 15 % de la charge de travail globale de cette division de Certispec.

[151] Afin d'éviter toute incertitude, il est important de bien distinguer entre les pourcentages relatifs au chiffre d'affaires total de Certispec et les pourcentages relatifs à la charge de travail globale du GSTM. Le GSTM est une division de Certispec. Par exemple, environ 75 % de la charge de travail

du GSTM consiste en des inspections de cales, des mesures des tirants d'eau et des visites de validation, mais la totalité du travail du GSTM compte pour moins de 10 % du chiffre d'affaires total de Certispec.

a – Inspection de cales

[152] Le Conseil est d'avis qu'une inspection de cales, aussi appelée « vérification de l'absence de contaminants » ou « inspection visuelle des cales », exige que l'expert maritime monte à bord du navire et procède à l'inspection visuelle d'une ou de plusieurs cales vides pour s'assurer que l'état dans lequel elles sont n'altérera pas la cargaison qui y sera chargée. On nous a dit qu'il n'est pas inhabituel que ce type d'inspection soit faite lorsque le navire est au mouillage et qu'il attend de pouvoir entrer au port pour le chargement. L'inspection visuelle aura lieu lorsque le navire est à quai, dans le port.

[153] Les inspections de cales représentent environ 30 % de la charge de travail du GSTM.

b – Mesure des tirants d'eau

[154] Il semble que les experts maritimes effectuent des mesures des tirants d'eau depuis de nombreuses années. Le Conseil a trouvé la définition suivante de « tirant d'eau » (traduction) [*draught of water*] dans un dictionnaire maritime :

Hauteur de la partie immergée d'un navire à flot. Le terme *tirant d'eau en charge* est utilisé lorsque le navire est chargé, et le terme *tirant d'eau léger*, lorsqu'il est vide. La calaison du navire est indiquée par l'échelle de tirant d'eau inscrite sur la poupe et l'étambot. Le tirant d'eau léger correspond au déplacement léger du navire.

(traduction; souligné dans l'original)

Cette définition est tirée d'un dictionnaire maritime publié en Angleterre en 1863 (Arthur Young, *Nautical Dictionary*, 2^e édition, London, Spittswoode and Co., 1863). D'après les témoignages entendus, il semble que l'essence même de la mesure des tirants d'eau a peu changé en plus de 150 ans.

[155] Cette définition cadre avec les descriptions que nous avons entendues des tâches à accomplir pour effectuer la mesure des tirants d'eau. Pour mener à bien cette activité, l'expert maritime doit déterminer, pour un même navire, la hauteur de la partie immergée lorsque la ou les cales sont vides, puis lorsque la ou les cales sont chargées. La différence entre ces deux mesures correspond, en gros, au poids de la cargaison.

[156] Nous avons entendu que, du moins pour la plupart des mesures des tirants d'eau effectuées par le GSTM dans le port de Vancouver et aux alentours, on procède généralement à cette mesure avant le début du transport des marchandises pour vérifier le poids de la cargaison chargée à bord du navire. Ainsi, en toute logique, on peut également procéder à la mesure des tirants d'eau une fois les marchandises arrivées à bon port pour vérifier le poids de la cargaison déchargée du navire. Pour simplifier, disons que la mesure des tirants d'eau semble être une façon indirecte de peser un navire; or, l'intérêt de procéder à une telle mesure n'est pas de peser le navire même, mais plutôt de vérifier le poids de la cargaison qui a été chargée ou déchargée.

[157] Sur le site Web de Certispec, la mesure des tirants d'eau est définie comme une attestation indépendante du poids de la cargaison chargée (à bord du navire) ou déchargée (du navire) d'après les mesures de la hauteur de la partie immergée (du navire) prises avant et après le chargement et le déchargement. Le Conseil accepte cette définition.

[158] À la lumière des éléments de preuve, le Conseil conclut que c'est soit l'acheteur, soit le vendeur des produits de base ou de la cargaison qui embauche Certispec pour qu'elle mesure les tirants d'eau. La preuve est claire : les propriétaires ou exploitants de navire ne retiennent pas les services des experts maritimes de Certispec pour exécuter cette tâche. Rien dans les éléments de preuve dont nous disposons ne laisse à penser qu'il est nécessaire pour le propriétaire ou l'exploitant d'un navire que soit prise la mesure des tirants d'eau pour qu'il puisse exploiter ledit navire à des fins de transport international de marchandises.

[159] Il est important de comprendre qu'on ne procède pas à la mesure des tirants d'eau seulement pour le principe de la chose, mais bien pour arriver à un résultat concret, qui consiste en un document appelé un « certificat de poids » (traduction). D'après les éléments de preuve, le Conseil

conclut que le certificat de poids est un document dont a besoin l'acheteur ou le vendeur des produits de base aux fins de facturation. Autrement dit, rien dans la preuve portée à notre connaissance ne laisse croire qu'un certificat de poids est un document dont a besoin le propriétaire ou l'exploitant d'un navire pour exploiter ledit navire à des fins de transport international de marchandises.

[160] Les mesures des tirants d'eau représentent environ 25 % de la charge de travail du GSTM.

c – Inspection de cales et mesure des tirants d'eau : les deux vont de pair

[161] Le Conseil estime que les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau « vont de pair » (traduction), pour reprendre les mots d'un des témoins. Même si les deux tâches sont bien distinctes, elles sont souvent exécutées l'une après l'autre et constituent des parties différentes du travail qu'effectue Certispec pour un client donné. De plus, la preuve indique qu'il n'est pas inhabituel qu'un client engage Certispec pour que celle-ci exécute à la fois des tâches comprenant l'échantillonnage et l'inspection de la cargaison, et des inspections de cales et des mesures des tirants d'eau relatives à la même cargaison. Certispec répartit ensuite le travail entre ses divisions, selon les spécialités de chacune. L'inspection de cales et la mesure des tirants d'eau sont effectuées uniquement par des experts maritimes du GSTM; toutefois, une fois terminée l'inspection de cales, si les résultats sont acceptables, c'est un employé d'une autre division de Certispec qui se chargera d'inspecter le produit de base qui deviendra la cargaison du navire une fois chargé dans la cale vide ou de prélever des échantillons de ce produit.

[162] Ainsi, étant donné la décision relative à la compétence que doit d'abord rendre le Conseil en l'espèce, tous les éléments de preuve nous amènent à conclure que les tâches d'inspection de cales et de mesure des tirants d'eau, intimement reliées, servent principalement à vérifier la quantité et la qualité de la cargaison. L'inspection de cales et la mesure des tirants d'eau sont liées à la cargaison, et non aux opérations du navire ou au transport de marchandises.

[163] Oui, lors d'une inspection de cales, c'est bien de la ou des cales du navire que l'expert maritime effectue une inspection visuelle, mais il le fait de manière indépendante afin de vérifier que l'état de la cale vide n'altère pas la cargaison qui y sera chargée. Dans les témoignages entendus, rien

ne nous indique que l'inspection de cales est effectuée pour le propriétaire ou l'exploitant du navire dans le but de vérifier si l'état de la ou des cales permet l'exploitation continue du navire en mer.

[164] Oui, par la mesure des tirants d'eau, l'expert maritime vérifie le poids du navire avant qu'y soit chargée la cargaison et le compare au poids du navire une fois le chargement fait. Répétons que même si l'expert maritime vérifie, à titre de tiers indépendant, le poids du navire à divers moments, cette tâche n'est pas liée à l'exploitation dudit navire ni au transport de marchandises, mais sert plutôt à déterminer le poids de la cargaison de manière indépendante. Il n'est donc pas surprenant que les éléments de preuve révèlent que les experts maritimes de Certispec effectuent ces tâches pour le compte et à la demande de l'expéditeur ou du réceptionnaire de la cargaison.

[165] L'inspection de cales et la mesure des tirants d'eau ne sont pas faites par le propriétaire ou l'exploitant du navire, ni à leur demande; il est impossible qu'une telle chose se produise. La valeur ajoutée que Certispec offre à ses clients vient principalement du fait que ses services sont indépendants. Il est peu probable que les parties (vendeur-acheteur) à une transaction, par exemple d'une importante quantité de charbon, percevraient le propriétaire ou l'exploitant du navire comme une entité indépendante qui serait objectivement en mesure de certifier l'état de son propre navire ou de confirmer le poids de la cargaison à son bord. L'indépendance est capitale pour Certispec. Pour faire son travail et garantir une valeur ajoutée à ses clients, Certispec doit être totalement indépendante des parties qui l'ont embauchée.

[166] Une fois l'inspection de cales terminée, Certispec produit un certificat d'absence de contaminants. Après la mesure des tirants d'eau, Certispec produit un document attestant le poids de la cargaison. Comme nous l'a dit M. Smith, un témoin pour l'employeur, ces documents sont utilisés par l'expéditeur ou le réceptionnaire des marchandises à des fins de facturation. Le Conseil comprend que la facturation se rapporte aux opérations commerciales concernant l'achat ou la vente des produits de base qui constituent la cargaison du navire. Autrement dit, le propriétaire ou l'exploitant du navire n'est pas le client de Certispec. Dans les témoignages entendus, rien ne montre que le propriétaire ou l'exploitant du navire demande à obtenir un quelconque certificat de Certispec ni que l'un ou l'autre a besoin d'un tel document afin de transporter des marchandises depuis un port dans un certain pays jusqu'à un port dans un autre pays.

[167] Le travail des experts maritimes semble, du moins en partie, étrangement semblable à celui des inspecteurs de cargaisons. Le Conseil est frappé par le parallèle qui existe entre la tâche d'inspection de cales exécutée par un expert maritime aujourd'hui, au sein du GSTM, et celle d'inspection de la cargaison d'un navire exécutée par un inspecteur de cargaisons de SGS en 1992. Le CCRT a fait la remarque suivante à l'époque :

... Ces inspecteurs, qu'on appelle souvent des inspecteurs de cargaisons, passent la plus grande partie de leur temps sur les quais. **Ils ont pour principale fonction d'inspecter et de vérifier la qualité et la quantité des marchandises en vrac avant et pendant leur chargement dans les cales des navires.**

(*Services de surveillance SGS*; pages 130-131; c'est nous qui soulignons)

[168] À l'audience, les témoins ont tous dit qu'une inspection de cales visait à vérifier l'état de la ou des cales afin de s'assurer que la cargaison à y charger ne soit pas contaminée une fois à bord. Le Conseil a déjà conclu, dans les présents motifs, que les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau portent sur la cargaison et non l'exploitation du navire. Le Conseil est donc frappé par le parallèle existant entre ses constatations relatives à la fonction que remplissent les tâches intimement liées d'inspection de cales et de mesure des tirants d'eau réalisées par les experts maritimes en cause aujourd'hui, et les conclusions du CCRT relatives aux tâches effectuées par les employés de SGS, qui n'étaient pas des experts maritimes, en 1992 :

Hormis une partie insignifiante de ses activités, liée à l'inspection préalable au chargement de conteneurs pour certaines lignes de transport maritime – question sur laquelle le Conseil n'a à peu près rien entendu – l'employeur, SGS, n'est pas lié par contrat à des propriétaires de navires, des agents de transport maritime, des autorités portuaires ou une autre entreprise du genre oeuvrant directement dans le secteur du transport maritime ou de la navigation, et il ne leur fournit pas non plus d'autres services. Sa seule relation avec le secteur du transport maritime est la suivante : en Colombie-Britannique (et sans doute aussi dans d'autres régions côtières) un grand nombre de ses clients se trouvent être des producteurs, des acheteurs ou des vendeurs de marchandises d'exportation transportées par mer. *Le volet transport des opérations commerciales qui lie l'acheteur et le vendeur de ces marchandises n'est toutefois pas fonction de la détermination de la quantité ou de la qualité de ces mêmes marchandises.* Les services en question, qui sont assurés par SGS en tant que tierce partie neutre, sont plus liés à la détermination de la bonne foi de l'opération (c'est-à-dire à la quantité et à la qualité des marchandises vendues) qu'à la façon dont elles sont transportées.

(*Services de surveillance SGS*; page 136; c'est nous qui soulignons)

[169] En d'autres termes, même si la décision rendue par l'ancien Conseil dans *Services de surveillance SGS* ne portait pas sur le travail des experts maritimes, pratiquement toutes les

conclusions auxquelles il est arrivé – et qui sont citées ci-dessus – sont applicables aux experts maritimes en cause dans leurs tâches d’inspection de cales et de mesure des tirants d’eau, et le Conseil actuel peut donc les y appliquer. Il s’agit d’un point capital, car les inspections de cales et les mesures des tirants d’eau constituent plus de la moitié de leurs tâches normales et habituelles. Une conclusion du CCRT, soulignée dans l’extrait ci-dessus, est particulièrement intéressante, à savoir que ces tâches ne se rattachent pas principalement au transport maritime de marchandises. Le Conseil actuel est du même avis. Ainsi, ces deux tâches ne sont pas essentielles à l’exploitation de toute entreprise fédérale principale se rapportant à la navigation et aux transports par eau ou au transport maritime de marchandises.

d – Visite de validation

[170] Le terme anglais qui correspond à « visite de validation » est *vetting survey*, du verbe *to vet*, qui est défini ainsi dans le *Canadian Oxford Dictionary* : « réaliser un examen minutieux et déterminant de quelque chose (plan, travail, candidat, etc.) » (traduction). Toujours dans ce dictionnaire, le deuxième mot qui compose le terme anglais, soit *survey*, est défini comme « une inspection, une enquête ou un examen approfondi » (traduction) de quelque chose. En gros, cette action consiste à examiner quelque chose avec attention.

[171] Aux fins de la présente affaire, une visite de validation et une inspection réalisée dans le cadre du programme SIRE (inspection SIRE) renvoient au même concept. Le Conseil est d’avis qu’une visite de validation effectuée par le GSTM consiste en une inspection et un examen de remorqueurs et de barges qui jouent un rôle, ou qui pourraient être appelés à en jouer un, dans le transport maritime de pétrole brut ou de produits pétroliers. L’inspection ou l’examen est effectué par un expert maritime qualifié en vertu du programme SIRE de l’OCIMF, qui procède en suivant une liste de contrôle imposée par l’OCIMF. Les experts maritimes du GSTM sont tous des experts maritimes qualifiés en vertu du programme SIRE.

[172] Les éléments de preuve montrent qu’un expert maritime qualifié en vertu du programme SIRE ne peut pas être l’employé d’un propriétaire ou exploitant de navire, ni travailler pour son compte; au contraire, il doit être indépendant et ne pas être lié à un propriétaire ou à un exploitant de navire.

L'inspection SIRE est réalisée par un expert maritime qualifié au nom d'un membre de l'OCIMF, et l'information recueillie au cours de celle-ci est conservée dans une base de données. L'information contenue dans la base de données aide les membres de l'OCIMF à décider si les services d'un remorqueur ou d'une barge en particulier seront retenus pour transporter du pétrole brut ou des produits pétroliers par voie maritime. Aucun élément de preuve n'indique qu'un expert maritime est embauché par un propriétaire ou exploitant de navire pour effectuer une visite de validation; au contraire, des éléments révèlent que l'OCIMF interdit aux experts maritimes de procéder à une inspection SIRE pour un propriétaire ou un exploitant de navire.

[173] Les visites de validation représentent près de 25 % de la charge de travail du GSTM.

e – Surveillance du chargement

[174] Le Conseil conclut qu'un responsable du chargement est un expert maritime du GSTM qui est présent à bord du navire et, sans doute, dans le terminal près duquel est amarré le navire et aux alentours de celui-ci lors du déchargement d'une cargaison de pétrole brut ou de produits pétroliers. Ce n'est pas lui qui s'occupe du déchargement à proprement parler, ni qui fait fonctionner les machines ou les mécanismes servant au déchargement. Il est présent pour surveiller le déchargement de ces produits de base. Les éléments de preuve font valoir que le responsable du chargement est un tiers indépendant qui ne travaille pas pour le propriétaire ou l'exploitant du navire, et c'est la conclusion à laquelle vient le Conseil. Rien n'indique que le propriétaire ou l'exploitant du navire dirige l'expert maritime lorsque ce dernier surveille le déchargement. D'après les éléments de preuve, nous comprenons que l'expert maritime peut également être présent lors du chargement, mais que ce n'est pas la pratique habituelle au sein du GSTM.

[175] Certispec joue le rôle de responsable du chargement à seulement un d'environ six terminaux similaires, tous situés au port de Vancouver, où on procède au déchargement de pétrole brut et de produits pétroliers. Cette tâche représente environ 15 % de la charge de travail du GSTM et, à l'heure actuelle, elle est effectuée par Certispec pour un seul client, qui n'est ni le propriétaire ni l'exploitant du navire, mais bien l'exploitant du terminal. Au moins quatre terminaux similaires dans

le port de Vancouver et aux alentours n'emploient pas de responsable du chargement et n'ont pas besoin de tels services.

[176] Le Conseil fait observer que la page du GSTM sur le site Web de Certispec ne contient pas de mention directe des tâches de surveillance du chargement. Cela dit, les barèmes des honoraires du GSTM renvoient tous deux, au point 9.0, à la notion de « mesures de sécurité et antipollution avant le chargement et le déchargement » (traduction), et au point 9.2, à la notion de « surveillance des opérations à bord tout au long du chargement et du déchargement » (traduction). Par conséquent, le Conseil conclut qu'au sein du GSTM, le responsable du chargement surveille les opérations à bord tout le temps que dure le déchargement de pétrole brut ou de produits pétroliers à un terminal particulier afin de veiller à ce que le tout se fasse de manière sûre et ne cause pas de pollution excessive ou indésirable.

[177] D'après les éléments de preuve, le Conseil comprend que le responsable du chargement est présent pour surveiller ou observer le déchargement dans le but de minimiser les possibilités d'accidents et de pollution. L'exploitant du terminal retient les services de Certispec, et l'entreprise l'aide à faire en sorte que ne survienne au cours du déchargement aucun incident pour lequel on pourrait lui imputer une responsabilité délictuelle ou d'une autre nature. De l'avis du Conseil, il s'agit principalement d'un rôle d'atténuation des risques, qui n'a rien à voir avec l'exploitation d'un navire ou le transport maritime de produits de base.

[178] Les tâches de surveillance du chargement représentent près de 15 % de la charge de travail du GSTM. Sur ce point, le Conseil accepte l'élément de preuve documentaire versé à la pièce 5, onglet 28.

f – Autres tâches du GSTM

[179] La preuve indique que les experts maritimes du GSTM exécutent aussi d'autres tâches de vérification, comme des inspections de navires à l'affrètement et en fin d'affrètement (y compris des vérifications des soutes), des inspections préalables à l'achat et des inspections P et I aux fins d'assurance. Ces autres tâches représentent moins de 10 % de la charge de travail du GSTM. En

outre, elles ne doivent pas nécessairement être exécutées souvent. Par exemple, au cours de la période visée, il n'y a eu qu'un seul expert maritime qui a effectué une unique inspection préalable à l'achat. Le Conseil conclut donc que ces autres types de vérification ne comptent pas parmi les activités normales et habituelles des experts maritimes du GSTM.

B – Partie vitale, essentielle ou intégrante

[180] Le Conseil adopte le cadre d'analyse en trois volets établi dans *Northern Telecom*, 1980, en vue d'établir si oui ou non les experts maritimes de l'unité de négociation proposée sont des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale principale qui existe déjà.

[181] Dans un premier temps, il faut établir si l'affaire se rapporte à une entreprise fédérale principale existante et, le cas échéant, quelles sont les activités de l'entreprise. Aux fins de la demande en cause, les parties ont convenu que l'entreprise fédérale principale doit être visée à l'alinéa 2a) du *Code*. La définition que donne le syndicat d'une entreprise fédérale principale existante est quelque peu générale : « la navigation et les transports par eau » (traduction). La définition de l'employeur est, quant à lui, plus restrictive; il s'agit de « l'exploitation de navires » (traduction) utilisés pour le transport international de marchandises. Il ne fait aucun doute – et c'est d'ailleurs l'une des conclusions du Conseil – que la majorité des navires en activité qui entrent au port de Vancouver et qui en sortent font le transport international de marchandises. L'exploitation de ces navires constitue une entreprise fédérale principale qui existe déjà.

[182] Cependant, comme il sera expliqué ci-après, le syndicat n'a pas établi qu'une entreprise ou un secteur d'activité précis exploitant une entreprise fédérale principale est en cause dans la présente affaire, ni aux termes généraux de « la navigation et les transports par eau », ni aux termes plus précis de « l'exploitation de navires ». Il est énoncé dans l'arrêt *Central Western Railway* qu'il doit y avoir « un ouvrage ou une entreprise identifiables et distincts qui relèvent manifestement de la compétence fédérale ». Dans cette décision, la Cour suprême du Canada a rejeté la notion selon laquelle l'entreprise fédérale principale en cause pouvait être défini comme une entité aussi générale et abstraite que le réseau de transport du grain de l'Ouest. Il n'y a, au dossier se rapportant à la demande d'accréditation à l'origine de la présente instance, aucun élément de preuve attestant qu'une

entreprise précise exploite une entreprise fédérale principale qui existe déjà et embauche ou utilise les experts maritimes de Certispec pour effectuer le travail. Il va sans dire que rien ne prouve que quelque client que ce soit, ayant embauché ou utilisé les experts maritimes du GSTM à Certispec afin qu'ils procèdent à des inspections de cales, des mesures des tirants d'eau ou des visites de validation, est lui-même une entreprise fédérale qui se rapporte à la navigation et aux transports par eau (comme il sera expliqué plus loin, une exception est possible dans le cas du client qui embauche les experts maritimes du GSTM afin qu'ils surveillent le chargement ou le déchargement).

[183] Dans un deuxième temps, il faut déterminer le travail effectué par l'exploitation accessoire. Toujours aux fins de la demande en cause, les parties ont aussi convenu que l'exploitation accessoire s'entend du travail qu'effectuent les experts maritimes de l'unité de négociation proposée. La nature de ce travail a déjà été décrite en détail à la section VII – A des présents motifs de décision. Nul ne conteste vraiment que le type de travail qu'accomplissent normalement et habituellement les trois experts maritimes du GSTM à Certispec, dans le cadre de l'entreprise active qui les emploie, consiste en des inspections de cales, des mesures des tirants d'eau, des visites de validation et, dans une moindre mesure, des tâches de surveillance du chargement; c'est donc à cette conclusion qu'arrive aussi le Conseil.

[184] Dans un troisième temps, il faut établir s'il existe un lien ou une dépendance suffisante entre l'entreprise fédérale principale et le travail de l'exploitation accessoire. Soulignons de nouveau qu'aucun réel désaccord n'oppose les parties en ce qui a trait au critère juridique que le Conseil est tenu d'appliquer, soit celui permettant d'établir si le travail qu'effectuent les experts maritimes constitue une partie vitale, essentielle ou intégrante de l'entreprise fédérale principale. Le syndicat soutient que la portée du critère comprend également le travail qui, de manière raisonnable, est considéré comme secondaire. Le Conseil comprend que le syndicat affirme que l'entreprise fédérale principale n'a pas à dépendre du travail qu'accomplissent les experts maritimes.

[185] C'est à cette troisième et dernière étape, qui porte sur le lien pratique et fonctionnel ou opérationnel existant entre l'entreprise fédérale principale et l'exploitation accessoire, que les parties sont en désaccord. Leurs opinions respectives diffèrent quant à savoir s'il existe un lien suffisant entre l'entreprise fédérale principale et le travail de l'exploitation accessoire. D'un côté, le syndicat

est d'avis que les activités normales et habituelles des experts maritimes se rapportent principalement aux navires, et font donc partie de la grande catégorie de navigation et des transports par eau. De l'autre côté, l'employeur est d'avis que les activités des experts maritimes se rapportent d'abord et avant tout à la cargaison (vérification de l'intégrité, de la quantité et de la qualité) et les perçoit comme des activités bien distinctes de l'exploitation de navires faisant le transport maritime international de marchandises.

[186] Pour reprendre ce qui est dit dans le renvoi *Stevedoring*, les activités des experts maritimes ne peuvent être considérées comme relevant de la compétence fédérale que si elles font « partie intégrante » (traduction) d'une entreprise fédérale principale identifiable. Aux termes des affaires *Northern Telecom*, on doit pouvoir accoler les adjectifs « vital », « essentiel » ou « fondamental » aux activités des experts maritimes, et ces adjectifs doivent qualifier le lien existant entre les activités et une entreprise fédérale principale de transport maritime. Suivant l'arrêt *Central Western Railway*, une entreprise fédérale principale de transport maritime doit, quant à elle, dépendre du travail des experts maritimes.

[187] La façon la plus simple de démontrer ce lien et cette dépendance est de faire la preuve de l'existence d'une relation contractuelle entre l'entreprise fédérale principale et l'entreprise de nature locale, tout particulièrement dans les cas où le contrat stipule que l'entreprise fédérale dirige les employés de l'entreprise locale quant à la manière dont ils exécutent les tâches vitales ou essentielles.

[188] Par exemple, dans le renvoi *Stevedoring*, Eastern Canada Stevedoring Company ltée (Eastern Canada Stevedoring) était une entreprise locale liée à sept entreprises de transport maritime par un contrat en vertu duquel elle devait charger et décharger leurs navires à un certain port pendant la saison de transport. Ce travail représentait 100 % de sa charge de travail. Les employés d'Eastern Canada Stevedoring exécutaient les activités d'arrimage sous la direction des officiers du bord et relevaient de ces derniers. Dans le cadre de cette affaire, la catégorie générale d'entreprise fédérale principale était les bâtiments et navires (*shipping*) dont les activités s'étendaient au-delà des limites de la province, en vertu de l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Toutefois, il n'a pas été difficile de déterminer l'entité fédérale en l'espèce; il s'agissait de chacune des sept entreprises

de transport maritime ayant un contrat avec Eastern Canada Stevedoring. La Cour a jugé que les travailleurs d'Eastern Canada Stevedoring étaient des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale se rapportant aux activités de navigation et d'exploitation.

[189] Dans l'arrêt *Union des facteurs*, M & B Entreprises ltée (M & B) avait un certain nombre de contrats avec les postes canadiennes pour la distribution et la levée du courrier par camion. L'exécution de ces contrats représentait 90 % du travail de l'entreprise. Les employés de M & B étaient des chauffeurs de camion qui effectuaient leur travail sous la direction et le contrôle des postes canadiennes. Dans le cadre de cette affaire, la catégorie générale d'entreprise fédérale principale était le service postal, en vertu du paragraphe 91(5) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Toutefois, il n'a pas été difficile de déterminer l'entité fédérale en l'espèce; il s'agissait des postes canadiennes. La Cour a jugé que les chauffeurs de M & B étaient des employés dans le cadre du service des postes canadiennes.

[190] Dans l'arrêt *Northern Telecom*, 1983, Northern Telecom Canada limitée (Northern Telecom) avait une relation contractuelle avec Bell Canada pour l'installation de l'équipement dans le réseau téléphonique de Bell Canada. Cette activité représentait 80 % du travail de l'entreprise, de manière continue. De plus, Northern Telecom était une filiale de Bell Canada. La Cour a conclu que le réseau téléphonique de Bell Canada était une entreprise fédérale principale, en vertu des alinéas 92(10)a) et 92(10)c) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Plus précisément, l'entité fédérale était Bell Canada. La Cour a conclu que les employés travaillant comme installateurs dans le service de l'installation de Northern Telecom n'étaient pas employés dans le cadre d'une entreprise fédérale, en l'occurrence Bell Canada. Comme il a été indiqué précédemment, la Cour est arrivée à cette conclusion malgré quelques hésitations, et a établi que la situation factuelle touchait de très près la question de savoir si la compétence à l'égard des relations de travail appartient au Parlement fédéral ou aux législatures des provinces.

[191] Inversement, dans la décision *Services de surveillance SGS*, le CCRT a conclu qu'il n'y avait pas suffisamment d'éléments de preuve attestant l'intégration opérationnelle ou la dépendance entre le travail exécuté par les employés de SGS responsables de l'inspection des cargaisons et de

l'échantillonnage et toute entreprise fédérale principale se rapportant à la navigation et aux transports par eau. Par conséquent, il a été conclu que les employés de SGS en cause (qui n'étaient toutefois pas des experts maritimes) n'étaient pas des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale principale.

[192] Pour les motifs exposés ci-après, le Conseil conclut qu'il n'y a pas de lien en droit entre, d'une part, les activités normales et habituelles des experts maritimes de l'unité de négociation proposée et, d'autre part, une quelconque entreprise fédérale principale qui existe déjà et qui se rapporte à la navigation et aux transports par eau.

[193] Selon nous, les inspections de cales, les mesures des tirants d'eau et les visites de validation ne constituent une partie vitale, essentielle ou intégrante d'aucune entreprise fédérale principale identifiable, selon la définition donnée à l'alinéa 2a) du *Code*. Nous sommes d'avis que cette conclusion est juste, que la définition d'entreprise fédérale principale soit donnée en termes généraux (navigation et transports par eau) ou en termes plus précis (exploitation de navires utilisés pour le transport maritime international de marchandises).

[194] Dans ses arguments, le syndicat a insisté fortement sur le fait que les experts maritimes exécutent leurs activités normales et habituelles à bord de navires servant au transport international de marchandises. Le Conseil conclut que les experts maritimes du GSTM doivent être effectivement présents à bord de ces navires et aux alentours de ceux-ci à divers moments afin d'exécuter leurs activités normales et habituelles, qui consistent en des inspections de cales, des mesures des tirants d'eau, des visites de validation et des tâches de surveillance du chargement. À notre avis, cette présence ne permet toutefois pas d'établir l'existence d'un lien suffisant avec une entreprise fédérale principale dans un sens constitutionnel.

[195] La présence d'experts maritimes à bord de navires à divers moments ne permet pas d'établir à elle seule l'existence d'un lien, en droit, avec une entreprise fédérale principale identifiable, ni d'un lien avec l'exploitant d'une entreprise fédérale principale. Bien que la partie requérante ait fait mention, dans ses arguments, d'un lien avec une entreprise fédérale se rapportant à la navigation et

aux transports par eau, elle n'a fourni le nom d'aucune entreprise particulière qui embauche ou utilise les experts maritimes de Certispec afin qu'ils exécutent les travaux pour son compte. Il est vrai que les experts maritimes sont à bord des navires pour exécuter leurs activités normales et habituelles, mais ils ne le font pas pour le compte du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

[196] La tâche du syndicat, qui consistait à démontrer que le travail des experts maritimes du GSTM était visé par l'exception relative aux relations de travail prévue dans la législation provinciale, aurait été considérablement plus simple si le syndicat avait nommé une entreprise précise qui exploite une entreprise fédérale principale, puis avait montré que cette entreprise avait embauché ou utilisé les experts maritimes du GSTM afin qu'ils exécutent des travaux pour elle. Les témoins qui ont comparu devant le Conseil travaillaient tous, dans diverses fonctions, pour Certispec. Aucun témoin d'une autre entreprise n'a été cité à comparaître. Par extension, nous pouvons dire que nous n'avons entendu aucun témoin employé par une entreprise fédérale principale. Aucun témoin représentant une entreprise fédérale n'est venu déposer pour expliquer en quoi les activités normales et habituelles des experts maritimes de Certispec étaient vitales ou essentielles dans le cadre de leur entreprise fédérale.

[197] La preuve documentaire volumineuse au dossier associé à la présente instance ne contient aucune copie de contrat écrit. Le Conseil ne dispose donc d'aucun élément de preuve sous la forme d'un contrat écrit conclu entre une entreprise fédérale principale et Certispec qui viserait les activités normales et habituelles des experts maritimes du GSTM.

[198] Au contraire, des éléments de preuve indiquent que les experts maritimes du GSTM exécutent la majeure partie de leurs tâches pour le compte et à la demande des acheteurs, vendeurs ou producteurs des produits de base qui font l'objet des vérifications. Une fois cette étape terminée, il est possible que les acheteurs, vendeurs et producteurs expédient ces produits par voie maritime et concluent des contrats de transport avec une entreprise fédérale de transport. Mais aux yeux de la loi, ces acheteurs, vendeurs et producteurs ne sont pas considérés comme des entreprises fédérales. C'est donc dire qu'ils ne sont pas des employeurs assujettis au *Code*.

[199] Aucun élément de preuve ne fait état d'une relation de dépendance. Les produits de base dont il est question comprennent les huiles végétales, le pétrole brut, les produits pétroliers, le soufre, le charbon et la potasse. Il est indéniable que ces produits sont, à divers moments, transportés par navire par des entreprises de transport international. Il ne fait aucun doute également que les employés de ces entreprises de transport fédérales sont considérés comme des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale et, de ce fait, sont assujettis au *Code*. Dans certains cas, il est aussi possible que les producteurs de certains de ces produits dépendent du transport maritime international pour que les marchandises se rendent à leur destination finale et que le contrat de vente soit honoré. Cela dit, ce n'est pas le type de dépendance – si cette dépendance existe bel et bien – qui fait en sorte que les acheteurs, vendeurs ou producteurs relèvent de la compétence fédérale. Le Conseil est conscient de la question constitutionnelle relative à la compétence qu'il doit d'abord trancher en l'espèce, et il conclut que ce n'est pas à cause de cette dépendance – s'il y a bel et bien dépendance – que les activités normales et habituelles des experts maritimes du GSTM exécutées pour les acheteurs, vendeurs ou producteurs relèveront de la compétence fédérale.

[200] La preuve ne révèle pas l'existence d'un client principal. Les experts maritimes du GSTM travaillent pour un certain nombre de clients. Contrairement aux décisions rendues par la Cour suprême du Canada dans les arrêts de principe sur cette question, les experts maritimes en cause n'exécutent pas la totalité – ni même 90 % ou 80 % – de leurs activités normales et habituelles pour un client en particulier.

[201] Il n'y a pas non plus d'éléments de preuve attestant que les experts maritimes en cause exécutent leurs activités normales et habituelles sous la direction et le contrôle de qui que ce soit. Par extension, c'est dire que rien ne démontre qu'ils accomplissent leur travail sous la direction ou le contrôle de qui que ce soit travaillant pour une entreprise fédérale principale en particulier. Au contraire, les experts maritimes du GSTM travaillent de manière indépendante. Une grande partie de la valeur ajoutée associée à leur travail est due à cette indépendance. Les parties qui ont conclu un contrat pour la vente de produits de base exportés par voie maritime embauchent un expert maritime, qui effectue l'inspection des cales et la mesure des tirants d'eau de manière indépendante, justement parce qu'elles veulent se prévaloir des services indépendants d'un tiers qui se prononce

sur l'absence de contaminants et qui vérifie le poids de la cargaison. Les experts maritimes effectuent également les visites de validation de manière indépendante, bien qu'ils doivent utiliser la liste de contrôle imposée par l'OCIMF. Les tâches de surveillance du chargement sont elles aussi exécutées de manière indépendante par les experts maritimes; en l'espèce, ces services sont offerts à un unique client à un seul terminal.

[202] Le Conseil ne dispose d'aucun élément de preuve démontrant un quelconque lien entre les activités normales et habituelles des experts maritimes du GSTM et une entreprise fédérale principale identifiable en vertu de l'alinéa 2a) du *Code*. Rien dans la preuve ne lui permet en outre de conclure que les activités du GSTM, c'est-à-dire le travail qu'effectuent les experts maritimes en cause, constituent une partie vitale, essentielle ou intégrante d'une entreprise fédérale principale qui se rapporte à la navigation et aux transports par eau. Pour ces raisons, le Conseil conclut qu'aucun élément ne prouve qu'une entreprise fédérale principale de transport dépend des activités normales et habituelles des experts maritimes du GSTM.

[203] Le point central de l'argumentation du syndicat est le suivant : toutes les tâches des experts maritimes du GSTM sont exécutées à bord de navires ou aux alentours de ceux-ci, et le lien entre elles et les transports par eau se fait donc de lui-même. Le syndicat soutient également que le travail accompli a pour objet le navire même, et non sa cargaison. Toujours selon le syndicat, le transport maritime commercial international de marchandises en vrac est possible à cause de la totalité des services que fournissent les experts maritimes du GSTM. Le syndicat ajoute que les activités dont il est question en l'espèce font partie intégrante de l'entreprise fédérale principale se rapportant aux transports par eau, et que les experts maritimes qui exécutent ces activités sont donc des employés dans le cadre d'une entreprise se rapportant à la navigation et aux transports par eau.

[204] Le Conseil ne partage pas cet avis.

[205] Le Conseil accepte l'argument selon lequel les activités du GSTM à Certispec s'effectuent à bord de navires ou aux alentours de ceux-ci, mais refuse celui selon lequel ces activités fassent partie intégrante d'une entreprise fédérale principale. Comme il a déjà été indiqué, le syndicat n'a pas été

capable, dans le cadre de l'instance, de nommer un client de Certispec exploitant une entreprise fédérale principale existante qui se rapporte à la navigation et aux transports par eau. C'est donc dire que le syndicat n'a pu fournir le nom d'une entreprise fédérale principale qui aurait dirigé l'exécution du travail du GSTM. Peut-être que les activités du GSTM revêtent une importance fondamentale pour le « transport maritime commercial international de marchandises en vrac » (traduction), comme l'affirme le syndicat. Cependant, cela ne veut pas dire que le transport maritime commercial international de marchandises en vrac est assimilable à une entreprise fédérale principale comme on l'entend à l'article 4 du *Code*. Certains points de l'affaire qui nous occupe se rapprochent de ceux exposés dans l'arrêt *Central Western Railway*; comme dans le cas du réseau de transport du grain de l'Ouest, il ne fait aucun doute que le transport maritime commercial international de marchandises en vrac existe et qu'il est possible de l'identifier. Toutefois, il ne constitue une entreprise fédérale principale ni au sens de l'alinéa 2a) et de l'article 4 du *Code*, ni pour l'application du critère énoncé dans *Northern Telecom*, 1980.

[206] La plupart des activités qu'exécutent les experts maritimes sont faites pour le compte et à la demande des acheteurs, vendeurs ou producteurs des produits de base qui font au moins une partie du trajet comme cargaison dans la cale d'un navire. Rien n'indique que ces clients exploitent des entreprises fédérales. Les services fournis sont peut-être bien essentiels et importants pour les acheteurs et vendeurs, mais il ne peut être conclu de cette observation qu'il s'agit d'activités qui font partie intégrante d'une entreprise fédérale principale se rapportant au transport de marchandises. Par exemple, le Conseil a compétence, en vertu du *Code*, pour statuer sur les questions de relations de travail des entreprises de camionnage interprovinciales et des compagnies de chemin de fer interprovinciales, qui sont considérées comme des entreprises fédérales principales. Le *Code* ne donne pas au Conseil compétence pour statuer lorsqu'il s'agit d'utilisateurs ou de clients d'entreprises fédérales principales. Puisque le travail effectué par le GSTM est fait pour le compte et à la demande de ses clients, qui sont essentiellement tous exclus de la compétence fédérale, le Conseil ne peut accepter l'argument selon lequel la totalité du travail du GSTM fait partie intégrante de l'entreprise fédérale principale se rapportant à la navigation et aux transports par eau.

[207] Le Conseil n'est pas d'accord avec le syndicat, qui affirme que toutes les activités du GSTM portent sur le navire et non la cargaison, car la preuve n'appuie pas une telle affirmation. Les

activités ne touchent pas principalement l'exploitation des navires et ne sont pas liées aux entreprises fédérales de transport maritime de marchandises. Les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau sont clairement centrées sur la cargaison même.

[208] Les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau constituent bien plus de la moitié du travail du GSTM. Les visites de validation et la surveillance du chargement sont importantes aussi, bien entendu, mais à l'heure actuelle, Certispec effectue la totalité de ses visites de validation pour un client uniquement, et toutes ses tâches de surveillance du chargement pour un autre. Les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau sont, pour ainsi dire, ce qui justifie le métier d'expert maritime. Comme il a été expliqué dans la section VII – A – 2 – a ci-dessus, l'inspection de cales se fait à bord du navire, mais a pour unique but d'assurer l'intégrité de la cargaison qui sera chargée dans la cale. De la même manière, le calcul du déplacement du navire à divers moments est compris dans la mesure des tirants d'eau, mais celle-ci vise uniquement à vérifier le poids de la cargaison. On procède à cette mesure pour les expéditeurs, qui sont les acheteurs, vendeurs ou producteurs des produits de base à transporter. Pendant le transport maritime de ces produits, ils constitueront la cargaison d'un navire. Les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau visent à aider les acheteurs, vendeurs et producteurs de produits de base à mener à bien les opérations commerciales de vente et d'achat de ces produits; elles ne sont pas faites pour le compte ou à la demande des transporteurs maritimes qui exploitent les entreprises fédérales principales. Les navires mêmes n'ont pas à faire l'objet d'une inspection de cales ou d'une mesure des tirants d'eau par les experts maritimes du GSTM afin de pouvoir mener des activités commerciales dans le domaine du transport maritime international de marchandises. Les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau visent uniquement la cargaison.

[209] Analysons maintenant en profondeur les types d'activités exécutées par les experts maritimes en cause.

1 – Inspection de cales et mesure des tirants d'eau

[210] La preuve montre clairement que les parties pour le compte desquelles les experts maritimes du GSTM effectuent les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau sont les acheteurs,

vendeurs ou producteurs des produits de base; c'est aussi la conclusion du Conseil. Certispec n'exécute pas ce travail conformément à un contrat oral ou écrit passé avec des propriétaires ou exploitants de navire. Les experts maritimes ne sont soumis à aucune forme de supervision ou de contrôle de la part de quiconque; ils fournissent des services indépendants. En effet, comme il a été indiqué ci-dessus, c'est parce que les experts maritimes sont des tiers indépendants que Certispec offre une valeur ajoutée à ses clients. Il y a donc une certaine contradiction entre, d'une part, ces services indépendants et, d'autre part, la notion de dépendance de l'entreprise fédérale principale par rapport aux inspections de cales ou aux mesures des tirants d'eau effectuées par le GSTM. Autrement dit, la nature indépendante du travail des experts maritimes donne à penser qu'ils ne font pas et ne peuvent pas faire partie intégrante d'une entreprise fédérale principale se rapportant au transport maritime de marchandises. Le produit d'une inspection de cales est un certificat d'absence de contaminants; celui d'une mesure des tirants d'eau, un certificat de poids. Rien n'indique que l'un ou l'autre de ces certificats est exigé par une entreprise fédérale principale, même si celle-ci mène des activités dans le domaine de la navigation et des transports par eau.

2 – Visite de validation

[211] Le Conseil constate que les experts maritimes du GSTM effectuent les visites de validation (aussi appelées des inspections SIRE) pour une société pétrolière membre de l'OCIMF. Rien dans la preuve n'indique que cette société ou l'OCIMF est une entreprise fédérale, ou encore que l'OCIMF ou ses membres sont une entité exploitant des navires pour le transport maritime de marchandises. Nous avons entendu que les visites de validation effectuées par Certispec pour le compte de la société pétrolière sont prévues par contrat, mais ledit contrat n'a pas été versé au dossier. Quoiqu'il en soit, aucun élément de preuve n'atteste que la société pétrolière, ou encore des propriétaires ou exploitants de navires, dirigent le travail des experts maritimes en leur imposant la manière dont les visites de validation sont effectuées. En outre, la preuve documentaire indique clairement qu'aux termes des statuts de l'OCIMF, un expert maritime qui effectue une inspection SIRE doit en tout temps garder son indépendance par rapport à tout propriétaire ou exploitant de navire. Le produit d'une visite de validation effectuée par Certispec consiste en des données sur les caractéristiques d'un remorqueur ou d'une barge en particulier qui sont entrées dans le site Web de l'OCIMF. La preuve démontre que les visites de validation ne sont pas faites à la demande d'une

entreprise fédérale principale; en outre, aucun élément probant n'atteste que les données produites à la suite d'une visite de validation sont requises par l'entreprise fédérale principale dans le cadre de ses activités dans le domaine de la navigation et des transports par eau.

3 – Surveillance du chargement

[212] Le rôle de responsable du chargement est peut-être bien unique. Le Conseil estime que cette fonction n'est pas précisément liée au chargement ou au déchargement de navires; en fait, le rôle du responsable est de surveiller ces opérations. Le Conseil conclut que ces tâches ne sont pas, de manière générale, liées à l'exploitation de navires utilisés pour le transport maritime international de marchandises et, par extension, qu'elles ne constituent pas une partie vitale, essentielle ou intégrante de l'exploitation de tels navires. Les services de surveillance du chargement sont fournis à l'exploitant d'un terminal précis dans le port de Vancouver.

[213] Nous avons entendu bien peu de choses à propos du terminal même ou de ses activités. Il n'est nulle part suggéré que le terminal est lui-même une entreprise fédérale dont les activités portent sur l'exploitation de navires utilisés pour le transport maritime international de marchandises. Le terminal même n'est pas une entreprise au sens de l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il entre peut-être dans la catégorie plus générale des entreprises fédérales principales se rapportant à la navigation et aux transports par eau, mais le Conseil ne dispose pas de suffisamment d'éléments de preuve pour arriver à une telle conclusion. La preuve est claire sur un point : c'est l'exploitant du terminal lui-même (et non les navires qui déchargent leur cargaison au terminal) qui retient les services de surveillance du chargement de Certispec. Même si nous supposons un instant, sans toutefois le conclure, que le terminal où travaille le responsable du chargement est une entreprise fédérale principale au sens de l'alinéa 2a) du *Code*, nous ne concluons pas que cette activité constitue une partie vitale, essentielle ou intégrante de l'exploitation dudit terminal parce que la plupart des terminaux similaires dans le port de Vancouver continuent de fonctionner sans les services d'un responsable du chargement.

[214] Le Conseil constate que les experts maritimes du GSTM exécutent les tâches de surveillance du chargement pour un seul client, soit l'exploitant d'un terminal dans le port de Vancouver. Par

conséquent, les experts maritimes du GSTM n'exécutent pas ces tâches pour le propriétaire ou l'exploitant d'un navire. Rien dans la preuve n'indique que Certispec ou les experts maritimes qui y travaillent sont tenus, aux termes d'un contrat qui les lie à un propriétaire ou à un exploitant de navire, de surveiller le chargement. En fait, la preuve démontre tout le contraire. Ainsi, il est possible d'extrapoler et d'affirmer que rien n'indique que les experts maritimes en cause s'acquittent des tâches de surveillance du chargement sous la direction et le contrôle d'un propriétaire ou d'un exploitant de navire. Puisqu'un expert maritime du GSTM est responsable du chargement à seulement un des quelque six terminaux similaires situés dans le port de Vancouver, rien ne nous permet de conclure qu'il est nécessaire ou obligatoire d'employer une telle personne pour le chargement ou le déchargement de pétrole brut ou de produits pétroliers à ces terminaux. Le Conseil note tout de même qu'un témoin a dit qu'à sa connaissance, un expert maritime d'une autre entreprise joue le rôle de responsable du chargement à un terminal similaire, pour un autre client.

[215] Comme la plupart des terminaux similaires situés dans le port de Vancouver n'ont pas recours aux services d'un responsable du chargement pour surveiller le chargement et le déchargement de ces produits particuliers, aucun élément de preuve ne permet au Conseil de conclure qu'une entreprise fédérale particulière qui existe déjà dépend du travail accompli par cette personne. De plus, puisqu'il n'est pas obligatoire de faire appel à une telle personne, nous pouvons difficilement conclure que ses tâches de surveillance du chargement constituent une partie vitale, essentielle ou intégrante de l'exploitation d'un navire ou d'un terminal. Le Conseil constate que les experts maritimes en cause qui sont responsables du chargement sont présents à bord du navire et au terminal afin de surveiller le chargement ou le déchargement de la cargaison. Ils sont là essentiellement pour atténuer les risques, et non pour procéder eux-mêmes au chargement ou au déchargement. Leur rôle est de surveiller le déchargement d'une cargaison donnée pour le compte de leur client à Certispec. Même s'ils sont à bord du navire ou aux alentours de celui-ci à toutes les étapes importantes, le Conseil conclut qu'ils ne sont pas les employés d'une entreprise fédérale principale et, par conséquent, qu'ils ne sont pas employés dans le cadre d'une entreprise fédérale principale de transport.

C – Jurisprudence portant sur la compétence du Conseil à l'égard des experts maritimes

[216] Comme dernier argument, sans surprise, le syndicat avance que le Conseil actuel a exercé sa compétence à l'égard des experts maritimes pendant de nombreuses années, en se fondant très justement sur une ordonnance rendue par l'ancien Conseil en 1989 dans laquelle était acceptée la demande d'accréditation d'une autre section locale du même syndicat à titre d'agent de négociation d'une unité composée d'experts maritimes de SGS. De plus, il semble que l'ensemble des activités de SGS à l'époque s'apparentait à l'ensemble des activités de Certispec aujourd'hui. En vertu de cette ordonnance de 1989, seul ce groupe d'employés de SGS travaillant comme experts maritimes s'est vu accrédité. Le Conseil a par la suite refusé une demande d'accréditation d'une unité représentant les autres employés (ceux qui n'étaient pas experts maritimes) des Services de surveillance de SGS. Il est vrai que le Conseil actuel et son prédécesseur ont exercé leur compétence relativement au travail des experts maritimes, notamment en accréditant des unités d'experts maritimes (voir les ordonnances 5486 et 5488-U, toutes deux datées du 20 décembre 1989) et en annulant des ordonnances d'accréditation (voir l'ordonnance 8776-U datée du 11 janvier 2005 et l'ordonnance 9224-U datée du 28 décembre 2006). L'ordonnance rendue en 1989 en faveur de la section locale 518 de l'ILWU et par laquelle a été accréditée une unité d'employés de SGS travaillant comme experts maritimes est toujours en vigueur (voir l'ordonnance 5487-U du CCRT datée du 20 décembre 1989). Ni l'une ni l'autre des parties ne nous ont renvoyés à une quelconque ordonnance d'une commission responsable des relations de travail à l'échelle provinciale en vertu de laquelle auraient été accréditées des unités d'experts maritimes.

[217] Le Conseil a examiné attentivement les circonstances entourant ces ordonnances fédérales antérieures, car il va sans dire qu'il n'abandonnera pas de plein gré une compétence fédérale qu'il exerce depuis au moins 1989. Bien que la compétence fédérale en matière de relations industrielles soit l'exception à la règle, il est essentiel que le Conseil l'exerce dans les cas où elle s'applique. En outre, même si peu d'employés travaillant comme experts maritimes semblent visés par l'accréditation, leur milieu de travail pourrait être touché si des changements étaient apportés sur le plan de la compétence.

[218] Cela dit, les raisons qui ont poussé le CCRT à exercer sa compétence relativement au travail des experts maritimes en 1989 ne sont consignées nulle part. En outre, comme il a été noté à la section I des présents motifs, dans la décision *Services de surveillance SGS* rendue en 1992, le CCRT a pris le parti de mettre en question la portée de la compétence fédérale à l'égard de ce même travail. Il semble donc que l'instance en cours, dont nous sommes saisis, soit la première étayée par des éléments de preuve qui expliquent en détail les tâches quotidiennes d'un expert maritime. C'est également la première instance où le Conseil refuse clairement d'exercer sa compétence à l'égard des experts maritimes. Pour ces raisons, nous avons convenu de rédiger des motifs de décision complets qui ne laissent rien au hasard. Nos motifs sont peut-être trop longs et quelque peu répétitifs, mais nous voulions présenter beaucoup de faits et toutes les analyses que nous avons effectuées pour arriver à notre décision.

[219] Nous avons entendu que les visites de validation (inspections SIRE) ont été créées par l'OCIMF en réaction au déversement de pétrole de l'*Exxon Valdez* en 1989. Il est donc possible que les visites de validation n'existaient pas encore en 1989, et qu'elles ne pouvaient donc pas faire partie des tâches des unités d'experts maritimes accréditées par le CCRT cette année-là.

[220] Nous avons également entendu que la tâche de surveillance du chargement a été créée à un terminal à la suggestion de M. Smith, un témoin de Certispec. Il a fait cette suggestion après 1989. Il est donc probable que cette tâche ne comptât pas parmi celles des experts maritimes formant l'unité accréditée par le CCRT en 1989.

[221] Les témoignages présentés à l'audience n'ont pas démontré que les entreprises utilisant les services (inspections de cales, mesures des tirants d'eau et visites de validation) des experts maritimes du GSTM sont des entreprises fédérales principales se rapportant à la navigation et aux transports par eau. Il s'agit là d'une différence marquée et significative d'avec le renvoi *Stevedoring*, l'arrêt *Union des facteurs* ou l'un ou l'autre des arrêts *Northern Telecom*, affaires dans lesquelles l'entreprise fédérale principale avait retenu les services de l'entreprise accessoire puis supervisé son travail. La nature même du travail des experts maritimes exige qu'ils soient indépendants.

[222] En bref, grâce aux témoignages entendus à l'audience, le présent banc du Conseil n'hésite aucunement à conclure que les activités normales et habituelles des experts maritimes du GSTM ne constituent pas une partie vitale, essentielle ou intégrante d'une entreprise fédérale principale se rapportant à la navigation et aux transports par eau. En outre, nous ne sommes pas d'avis que ces activités sont raisonnablement accessoires, et ce, même si nous admettions qu'un lien fondé sur une connexion accessoire raisonnable avec l'exploitation de toute entreprise fédérale principale est suffisant. Le lien existant entre le travail des installateurs de Northern Telecom et l'exploitation de l'entreprise fédérale principale de Bell Canada était considérablement plus fort que le lien – s'il en existe un – entre les activités des experts maritimes du GSTM et l'exploitation d'une possible entreprise fédérale principale au sens de l'alinéa 2a) du *Code*. N'oublions pas non plus que la Cour suprême du Canada a conclu que la compétence fédérale relativement au travail des installateurs de Northern Telecom était reconnue, mais tout juste. Il n'y a vraiment aucune interprétation possible des faits constitutionnels en l'espèce qui nous permettrait de conclure que les membres de l'unité de négociation proposée au sein de Certispec sont des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale au sens de l'alinéa 2a) et de l'article 4 du *Code*. Nous sommes tenus de rejeter la demande d'accréditation pour motif d'absence de compétence.

[223] Pour clore cette section, le Conseil fait observer que les activités des experts maritimes du GSTM sont extrêmement importantes et apportent sans contredit une grande valeur ajoutée aux clients qui embauchent Certispec pour ces services. Cependant, il n'a pas été démontré que ces clients entrent dans la catégorie des entreprises fédérales principales se rapportant à la navigation et aux transports par eau. Le Conseil souligne également que les experts maritimes sont hautement qualifiés et que le capitaine Rebello est un commandant qui compte des dizaines d'années d'expérience pertinente. Le critère visant à établir si une personne est considérée comme un employé dans le cadre d'une entreprise fédérale ne consiste pas en la mesure de la valeur ou de l'importance du travail effectué par cette personne. Après avoir examiné la jurisprudence pertinente en l'espèce, le Conseil conclut que les activités normales et habituelles des experts maritimes ne constituent pas une partie vitale, essentielle ou intégrante d'une entreprise fédérale principale. Rappelons toutefois que cette conclusion ne veut pas dire que ces activités ne constituent pas une partie vitale, essentielle ou intégrante d'autres entreprises qui ne relèvent pas de la compétence fédérale.

[224] Les experts maritimes exécutent la plupart de leurs activités pour le compte et à la demande des acheteurs, vendeurs ou producteurs des produits de base qui font au moins une partie du trajet comme cargaison dans la cale d'un navire. Il se peut fort bien que ces activités soient extrêmement importantes pour les acheteurs et vendeurs, mais cela ne veut pas dire qu'elles font partie intégrante d'une entreprise fédérale principale se rapportant au transport maritime de marchandises. Le Conseil n'accepte pas l'argument selon lequel tout le travail accompli par le GSTM fait partie intégrante d'une quelconque entreprise fédérale principale se rapportant à la navigation et aux transports par eau.

VIII – Conclusion

[225] Le Conseil rejette la demande d'accréditation pour motif d'absence de compétence.

[226] Le Conseil conclut que les activités normales et habituelles des trois experts maritimes de l'unité de négociation proposée consistent en des inspections de cales et des mesures des tirants d'eau pour un certain nombre de clients différents, en des visites de validation pour une société pétrolière, ainsi qu'en la surveillance du chargement pour l'exploitant d'un terminal en particulier. Les parties sont, pour l'essentiel, d'accord avec le Conseil sur ce point.

[227] Le Conseil conclut également – ce à quoi les parties acquiescent aussi – que le critère juridique qu'il convient d'appliquer en l'espèce est celui qui a été énoncé pour la première fois dans l'arrêt *Northern Telecom*, 1980, et qui a continué d'être appliqué dans les décisions subséquentes ayant fait jurisprudence à ce sujet, notamment *Central Western Railway* et *Consolidated Fastfrate*. Le Conseil doit décider s'il juge suffisant le lien entre les activités normales et habituelles des experts maritimes du GSTM et l'exploitation d'une entreprise fédérale principale existante se rapportant à la navigation et aux transports par eau. S'il juge que ces activités constituent une partie vitale, essentielle ou intégrante d'une telle entreprise fédérale principale, les experts maritimes en cause seront considérés comme des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale principale, en application de l'alinéa 2a) et de l'article 4 du *Code*. Dans le cas contraire, les experts maritimes en cause seront considérés comme des employés d'une entreprise locale, et cela voudra dire qu'ils relèvent de la compétence provinciale.

[228] Les inspections de cales et les mesures des tirants d'eau représentent bien plus de la moitié de la charge de travail des experts maritimes en cause. Ces deux tâches sont étroitement liées et sont souvent effectuées pour le compte du même client. Une fois qu'elles sont terminées, un certificat d'absence de contaminants et un certificat de poids sont produits; ces documents sont liés aux opérations commerciales d'achat et de vente de la cargaison visée par les vérifications et ne sont ni utilisés ni requis par les exploitants de quelque entreprise fédérale principale que ce soit. Les visites de validation, aussi appelées inspections SIRE, représentent près de 25 % de la charge de travail des experts maritimes en cause, et elles sont toutes effectuées pour un seul client, soit une société pétrolière.

[229] Les trois experts maritimes en cause forment le GSTM, l'une des cinq divisions de Certispec. Aucun des clients qui embauchent ou utilisent les trois experts maritimes du GSTM afin qu'ils effectuent des inspections de cales, des mesures des tirants d'eau et des visites de validation ne sont des entreprises fédérales se rapportant à la navigation et aux transports par eau, et ils n'exploitent pas non plus de telles entreprises fédérales principales. Le Conseil conclut que rien dans la preuve n'atteste qu'une entreprise exploitant une entreprise fédérale principale, au sens de l'alinéa 2a) du *Code*, retient les services de Certispec pour l'une ou l'autre de ces tâches.

[230] En tenant compte des témoignages présentés à l'audience – et bien qu'il reconnaisse que les tâches sont toutes essentiellement exécutées à bord de navires dont les activités se rapportent au transport maritime international de marchandises ou aux alentours de ceux-ci –, le Conseil n'hésite pas à conclure que l'éventuel lien existant entre, d'une part, les inspections de cales, les mesures des tirants d'eau et les visites de validation et, d'autre part, l'exploitation d'une entreprise fédérale principale est manifestement insuffisant pour que ces tâches soient considérées comme relevant de la compétence fédérale.

[231] Il n'existe en l'espèce aucun des divers indices trouvés dans la jurisprudence pertinente et sur lesquels peut s'appuyer un décideur pour juger de l'existence d'un lien suffisant. Les activités visées ne sont pas exécutées pour le compte ni à la demande de clients exploitant une entreprise fédérale

principale; elles ne sont pas prévues dans un contrat de durée déterminée; elles ne sont pas, pour la grande majorité, effectuées pour le compte d'un seul client principal; elles ne sont pas soumises à la supervision ou au contrôle d'employés d'une entreprise fédérale principale; et elles ne constituent pas des tâches que les employés dans le cadre d'une entreprise fédérale principale pourraient exécuter si les experts maritimes n'étaient pas en mesure de le faire.

[232] Le Conseil conclut donc que les tâches d'inspections de cales, de mesures des tirants d'eau et de visites de validation ne constituent pas une partie vitale, essentielle ou intégrante de quelque entreprise fédérale principale que ce soit se rapportant à la navigation et aux transports par eau, et qu'elles ne sont pas raisonnablement accessoires à l'exploitation d'une telle entreprise.

[233] La situation est quelque peu différente en ce qui a trait à la surveillance du chargement, qui représente près de 15 % de la charge de travail des experts maritimes en cause. Cette tâche est effectuée pour un client unique, soit un exploitant de terminal, à un seul terminal dans le port de Vancouver. Il est possible que cet exploitant ait des activités entrant dans le cadre d'une entreprise fédérale principale se rapportant à la navigation et aux transports par eau, au sens de l'alinéa 2a) du *Code*, mais les éléments de preuve à cet effet ne sont pas suffisants pour permettre au Conseil de tirer une telle conclusion. Le Conseil reconnaît que les tâches de surveillance du chargement sont exécutées pendant le déchargement d'un type de cargaison précis, mais le Conseil estime qu'elles ne font pas partie intégrante dudit déchargement. Il s'agit plutôt d'une mesure d'atténuation des risques. La preuve indique clairement que ces tâches ne constituent pas généralement une partie vitale, essentielle ou intégrante de l'exploitation d'un terminal de ce genre, puisque plusieurs autres terminaux similaires situés dans le même port fonctionnent sans les services d'un responsable du chargement. Par conséquent, suivant le critère établi dans *Northern Telecom*, 1980, le Conseil conclut que les tâches de surveillance du chargement ne sont pas essentielles.

[234] Dans l'éventualité où nous aurions conclu, en ce sens, au caractère vital ou essentiel de la tâche de responsable du chargement, elle représente un pourcentage si faible de la charge de travail globale des experts maritimes du GSTM à Certispec qu'elle n'aurait suffi, à elle seule, à faire passer ces experts maritimes sous la compétence fédérale. Par cette tâche seule, les experts maritimes en cause ne sont pas exclus de la compétence provinciale suivant l'exception relative aux relations du travail.

[235] Étant donné tout ce qui précède, le Conseil conclut que les employés composant l'unité de négociation proposée ne sont pas des employés dans le cadre d'une entreprise fédérale, au sens de l'alinéa 2a) et de l'article 4 du *Code*.

[236] Pour tous les motifs exposés ci-dessus, la demande d'accréditation est rejetée.

Traduction

William G. McMurray
Vice-président

John Bowman
Membre

André Lecavalier
Membre